

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ECONOMÍA**

Disertación de grado para obtener el título de Economista

***Incidencia de las políticas comerciales en el mercado de vehículos
nuevos en Ecuador período 2007-2010***

**Galo Santiago Basantes Cuvi
gbasantes@autodelta.com.ec**

**Director: Juan Carlos Zabala
jcza82@hotmail.com**

Quito, enero de 2013

Resumen

Esta disertación tiene el objetivo de identificar las políticas económicas que fueron implementadas en el período 2007-2010, relacionado con el mercado de vehículos; y los efectos, que generó en la importación, en la demanda y en la oferta segmentada de automóviles nuevos en Ecuador, debido que en el presente gobierno se tuvieron en cuenta dos parámetros fundamentales que debían guiar la política económica y que afectarían al sector automotriz, estas fueron: el incremento de la recaudación tributaria para la que se consideró que la población económicamente activa que acceda a la compra de un vehículo nuevo también podría absorber una serie de impuestos que debían ser dirigidos al sector medio y medio alto de la población, el incremento del impuesto a los consumos especiales (ICE) fue una forma rápida y segura de incrementar la recaudación tributaria.

Por esta razón, se revisaron las teorías del comercio internacional, se revisó las teorías del mercado, la oferta, la demanda y de los efectos que la inserción de un impuesto puede ocasionar. Esta investigación hace referencia a la política comercial, profundiza en sus instrumentos y sus efectos en la evolución de las importaciones; y finalmente, con la evaluación de la información disponible y el análisis de las variables relacionadas se verificó que los cambios realizados por el gobierno produjeron un efecto negativo importante en el año 2009, además estas medidas no ayudaron a incrementar la producción nacional de partes sino que encarecieron el precio de vehículos e incrementaron el nivel del endeudamiento del consumidor final lo cual conllevó que los vehículos no dispongan de los estándares de equipamiento en las diferentes marcas y, por ende, de los niveles de seguridad de los mismos.

Palabras clave: sector automotriz, incidencia de políticas comerciales, aranceles, participación de marcas en unidades.

A mi madre por su incansable dedicación, paciencia y amor entregado

*A mi esposa Tatiana, mis hijas Micaela y Paula, que cada día alegran
mi vida.*

*A mi director de tesis Juan Carlos Zabala por su invaluable aporte en
el presente estudio.*

Prólogo

Esta investigación aporta un profundo análisis sobre la incidencia en el comportamiento de las importaciones en el sector automotriz como consecuencia de las medidas arancelarias que fijó el actual gobierno, específicamente en los vehículos nuevos. El período para el cual se realiza el estudio constituye un importante punto de análisis, por cuanto a que a partir del año 2007 el Estado resuelve modificar la política arancelaria a un grupo de productos, entre los cuales se ubican los vehículos.

En el capítulo I se hace una revisión de la problemática a ser investigada en esta disertación. Se describen el panorama del sector automotriz previo al periodo de análisis. En este capítulo está determinado el objetivo general que persigue la investigación, así como los objetivos específicos y la metodología del trabajo que permitió cumplir los objetivos planteados.

En el capítulo II se hace una revisión de las teorías del mercado, que incluye una descripción de la oferta, la demanda y de los efectos que la inserción de un impuesto puede ocasionar. Adicionalmente, este capítulo es un resumen del comercio internacional; se hace referencia a la política comercial, profundiza en sus instrumentos y sus efectos, además de una breve descripción de la creación, expansión y desviación del comercio. Al finalizar este capítulo se describe el marco institucional y regulatorio legal de la política arancelaria como fundamento para realizar la investigación de la evolución de las importaciones de vehículos nuevos.

En el capítulo III se presenta los orígenes y la evolución de la industria automotriz en el Ecuador a partir del año 1973 y como este sector constituye actualmente una parte importante de las actividades de la economía ecuatoriana; además se hace referencia a los efectos económicos de las tarifas arancelarias en las importaciones para el período 2007-2010, específicamente los efectos en la variable empleo de las compañías relacionadas con este sector y finalmente el comportamiento de la comercialización de vehículos nuevos en el país en unidades.

A través de la información presentada, finalmente, en la disertación se presentan las principales conclusiones y recomendaciones derivadas del estudio realizado.

Incidencia de las políticas comerciales en el mercado de vehículos nuevos en Ecuador período 2007-2010

<i>Capítulo I: Introducción</i>	8
1.1. Antecedentes	8
1.2. Definición del problema	9
1.3. Preguntas de investigación	10
1.4. Delimitación	10
1.5. Objetivos	10
1.6. Metodología	11
<i>Capítulo II: Fundamentación teórica</i>	13
2.1. Teoría de mercado	13
2.2. Oferta y demanda	13
2.3. Teoría clásica del comercio internacional, modelos de la ventaja absoluta y relativa	20
2.4. La nueva teoría del comercio internacional	22
2.5. Marco institucional y regulatorio de la política arancelaria	30
<i>Capítulo III: El sector automotriz ecuatoriano</i>	37
3.1. Introducción	37
3.2. Orígenes de la industria automotriz en el Ecuador	37
3.3. Importancia del sector automotriz en la economía nacional	39
3.4. Importaciones del Ecuador entre 2007-2010	48
3.5. Principales cambios en la política arancelaria sobre la partida de automóviles 2007-2010	54
<i>Capítulo IV: Análisis del mercado automotriz período 2007-2010</i>	57
4.1. Introducción	57
4.2. Importancia del sector automotriz	57
 <i>Conclusiones</i>	 93
<i>Recomendaciones</i>	94
<i>Referencias bibliográficas</i>	95
<i>Anexos</i>	98

Índice de siglas utilizadas

AEADE	Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador
CIU	Clasificación Internacional Industrial Uniforme
CIF	Siglas en inglés (Cost, Insurance and Freight) (Costo, Seguro y Flete)
CINAE	Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana
COMEXI	Consejo de Comercio Exterior e Inversiones
ICE	Impuesto de los Consumos Especiales
INEC	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
LEXI	Ley de Comercio Exterior e Inversiones
MIPRO	Ministerio de Industrias y Productividad del Ecuador
NMF	Nación más favorecida
OMC	Organización Mundial de Comercio
PIB	Producto Interno Bruto
SENAE	Servicio Nacional de Aduana del Ecuador
SUV	Siglas en inglés (Sport Utility Vehicle). Vehículo deportivo utilitario.

Capítulo I: Introducción

1.1. Antecedentes

En el año 1999, el Ecuador atravesó una crisis económica por causa de los problemas del sistema financiero nacional, debido a la inestabilidad del tipo de cambio y altas tasa de inflación (tasa de inflación en 1999; 59,9%). Esto afectó al mercado de vehículos nuevos que logró comercializar 13.672 unidades¹ siendo éste el peor año en ventas para el sector desde 1991.

En el año 2000, el mercado automotriz mostró cierta recuperación, debido, principalmente, a la estabilidad económica que conllevó el proceso de dolarización. Por otro lado, el sistema financiero nacional mejoró su conflictiva situación y hubo una apertura del crédito de consumo, lo cual permitió al sector automotriz llegar a una cifra de ventas de 18.983² unidades en dicho año.

La recuperación y estabilidad económica que se dio a partir de la dolarización de la economía ecuatoriana permitió que 2001 y 2002 fueran los mejores años en ventas de vehículos nuevos, pues por dos veces consecutivas, se vendieron más de 50.000 unidades, con 56.950 y 69.372 unidades respectivamente³. En el año 2003, se contrajo significativamente el mercado automotriz con respecto al 2002, este año continuó como un buen año en el nivel de ventas para el sector, se llegaron a comercializar 58.095 unidades⁴.

En el año 2004 se presenció un crecimiento en las ventas del sector, debido principalmente a la reducción de las tasas de inflación y de interés, además de la apertura y facilidades en el crédito por el sistema financiero nacional. Con estos antecedentes, en el año 2004 se vendieron 59.151 automotores, hasta esa fecha unos de los mejores años en la comercialización de vehículos nuevos⁵. La tendencia se repitió en el año 2005. Es por ello que la demanda creció a 80.410 unidades, consolida este último como el año record en ventas⁶.

En el año 2008 se establecieron cuotas de importación como medida adicional de protección e impulso a la industria nacional, lo cual contrajo aún más el crecimiento de ciertos segmentos, en especial ciertas marcas; medida que favoreció, en cambio, aquellas que mantienen ensambladoras en el Ecuador. Otro de los factores que influyó en la comercialización de vehículos en el mercado interno fue la salvaguardia impuesta por el gobierno nacional, posterior al conflicto presentado con Colombia en la frontera ecuatoriana en marzo 2008.

Como parte de la política fiscal, a partir del año 2009, el gobierno, con el afán de sustentar el sistema de dolarización, anuncia el incremento del impuesto a la salida de capitales, lo cual produjo un aumento en el nivel de liquidez de la economía general y del sistema financiero en particular, obligó a las instituciones bancarias a flexibilizar sus políticas crediticias y, adicionalmente, empujó las tasas

¹ Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE (2000) **Sector Automotriz en cifras 1999**. Quito: Ecuafset.

² *Ibíd.* Reporte 2001.

³ *Ibíd.* Reporte 2003.

⁴ *Ibíd.* Reporte 2004.

⁵ *Ibíd.* Reporte 2005.

⁶ *Ibíd.* Reporte 2006.

de interés a la baja. Esto ayudó a que una porción mayor de la población económicamente activa acceda a la compra de vehículos nuevos y, además, acortó de forma significativa el tiempo de renovación del parque automotor en el Ecuador.

El sector automotriz está conformado por importadores, exportadores, ensambladoras, fabricantes de partes y piezas, productores de carrocerías y, por último, concesionarios se encargan de comercializar directamente los vehículos nuevos. En opinión del autor, la industria automotriz es considerada una industria eficiente y coordinada, demostró un crecimiento importante en los últimos años. En Ecuador se ensamblan automóviles, SUV⁷, pick ups⁸ y vehículos de doble tracción⁹, los cuales se comercializan internamente y se exportan a los países miembros de la Comunidad Andina.

Por último, en el mes de mayo del año 2010, en el Distrito Metropolitano de Quito, se implementa el programa denominado pico y placa¹⁰, que buscó dinamizar el tránsito vehicular y reducir los índices de congestión, el mismo que de manera indirecta impulsó la venta de vehículos nuevos como una forma para evadir dicha medida restrictiva.

Es importante señalar que a partir de enero 2007 se implementó una nueva tabla de aranceles para los vehículos importados que incrementaba su precio de comercialización entre un 15 y un 35 % al consumidor final.

En opinión del autor, se contrajo la venta de ciertos modelos considerados de lujo y atrajo al consumidor a modelos del segmento más económico y adicionalmente este efecto se traslada en la dinamización de la industria del ensamblaje nacional. Desde el año 2007, el gobierno central estuvo preocupado del equilibrio de la balanza comercial y adoptó medidas sobre los bienes suntuarios.

1.2. Definición del problema

Esta investigación tiene la finalidad de analizar el impacto de las reformas arancelarias implantadas por el actual gobierno, en el sector automotriz, se considera temas claves como los impuestos arancelarios y los mecanismos para-arancelarios adoptados. Se realiza además, una descripción de la estructura arancelaria aplicada en Ecuador y la incidencia en el comportamiento de las importaciones de vehículos nuevos, y si estas disposiciones o acciones han aportado a los objetivos por los cuales dichas políticas comerciales se implementaron.

⁷ (SUV) Siglas en inglés sport utility vehicle, vehículo deportivo utilitario.

⁸ Camioneta o **pickup**, (del inglés pickup truck) es un vehículo automóvil menor que un camión, empleado generalmente para el transporte de mercancías, y que tiene en su parte trasera una zona de carga descubierta (denominada caja, batea, platón, cama o palangana), en la cual se pueden colocar objetos grandes. Por lo general, el área está rodeada por una pared de medio metro de alto; la parte posterior puede abatirse para cargar y descargar objetos. La plataforma de carga puede ser cubierta en algunos modelos con una lona o con una estructura de fibra de vidrio.

⁹ Doble tracción, es el vehículo que tiene tracción en los dos ejes, comúnmente llamado 4x4 o 4wd cuando ésta tracción es permanente, por ejemplo los autos de rally.

¹⁰ Restricción a la circulación vehicular **“pico y placa”**, la medida de restricción vehicular pico y placa, se creó con el propósito de desestimular el uso del vehículo particular, disminuir los volúmenes de vehículos circulantes en las horas de máxima demanda, mejorar la movilidad y los niveles de servicio que ofrece el transporte público de la ciudad. Esta disposición se cumple según el último dígito de la placa del vehículo o motor.

1.3. Preguntas de investigación

Pregunta general

¿Cuáles han sido los impactos de la política comercial del Ecuador en el mercado de vehículos nuevos en el período 2007-2010?

Preguntas específicas

¿Cuáles han sido las políticas comerciales que el gobierno actual ha establecido con relación a la producción y comercialización de vehículos nuevos en el Ecuador en el período 2007-2010?

¿Cuál ha sido el comportamiento de los precios, de las ventas y del número de unidades comercializadas en el Ecuador en el período 2007-2010?

¿Cuál ha sido la evolución de la oferta de vehículos en el período 2007-2010 y el desarrollo del sector automotriz del Ecuador en el mismo período?

1.4. Delimitación

Esta investigación abarca el mercado automotriz en el Ecuador y su estudio revela la evolución de la industria nacional y los niveles de importación de vehículos (automóviles, pick ups, todoterreno, y vehículos de trabajo livianos) durante el período 2007 al 2010.

1.5. Objetivos

Objetivo general

Analizar la incidencia que han tenido las medidas tomadas por el actual gobierno en el campo de la política comercial sobre las partidas arancelarias relacionadas con los vehículos en el período 2007-2010 en el Ecuador.

Objetivos específicos

- a) Detallar las medidas comerciales aplicadas al mercado automotriz durante el período estudiado y la influencia en la evolución de las importaciones de vehículos nuevos durante el período 2007-2010.
- b) Analizar el comportamiento de precios, ventas y número de unidades comercializadas en el Ecuador en el período 2007-2010.
- c) Analizar la dinámica de la oferta del mercado por segmentos, tanto de vehículos, marcas, modelos y procedencia.

1.6. Metodología

1.6.1. Tipos y técnicas de investigación

La investigación es del tipo descriptivo y causal, pues se describe la evolución de las medidas arancelarias adoptadas en el actual gobierno, especificando su incidencia en el sector automotriz durante el período 2007-2010.

Para llevar a cabo el proceso descrito, se realizó inicialmente una investigación analítica, pues se investigó desde el todo hacia las partes; es decir, desde las características generales se dedujeron las características específicas de las políticas comerciales. Las actividades desarrolladas durante el proceso de investigación fueron: recolección de la información, procesamiento y evaluación de datos para obtener la base de datos final sobre la que se realizó las conclusiones.

1.6.2. Método de investigación

Se realiza un estudio inductivo, que va de lo particular a lo general, para entender las implicaciones de la política comercial en las importaciones de vehículos nuevos al Ecuador, su evolución y su incidencia.

1.6.3. Fuentes de Información

El presente trabajo requirió de información que está disponible en el Banco Central, Ministerio de Finanzas, SENAE¹¹, INEC¹², MIPRO¹³, AEADE¹⁴, CINAIE¹⁵ entre otras instituciones del Estado. Tales como importaciones, exportaciones de vehículos nuevos, marcas y modelos comercializados entre otros. Adicionalmente se revisó estudios realizados por revistas económicas de origen nacional como internacional, de igual manera textos, documentos, investigaciones y estudios estadísticos.

1.6.4. Tratamiento de la Información

Se realizó una recopilación de información procedente de entidades gubernamentales relacionadas con las importaciones y con el sector automotriz, así también se consultó información disponible en empresas privadas relacionadas, tales como: Autodelta, Toyota y Chevrolet, que fue tabulada por períodos para expresar la tendencia de las diferentes variables analizadas. Finalmente se efectuó una correlación entre políticas comerciales y la evolución del sector en consecuencia de los resultados que arrojó esta investigación.

¹¹ SENAE, Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

¹² INEC, Instituto Nacional de Estadística y Censos.

¹³ MIPRO, Ministerio de Industrias y Productividad del Ecuador.

¹⁴ AEADE, Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

¹⁵ CINAIE, Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana.

La investigación se sustentó en diferentes fuentes bibliográficas, como documentos académicos disponibles a nivel nacional, regional e internacional que traten el tema de los impactos que las políticas comerciales tienen sobre diferentes sectores, en específico sobre el sector automotriz; artículos publicados en revistas, periódicos y medios electrónicos; información estadística proveniente los principales institutos relacionados con el sector a nivel nacional.

Capítulo II: Fundamentación teórica

Para el desarrollo de la investigación se hace referencia a conceptos de mercado, oferta, demanda, y se menciona de forma más específica a la política comercial, sus instrumentos y la incidencia sobre la oferta y la demanda.

2.1. Teoría de mercados

La teoría de mercados es una herramienta importante y explica cómo funcionan e interactúan los mercados y que a su vez se lo conoce como el modelo de oferta y demanda; cuyo proceso consiste en un intercambio entre un grupo de *compradores*, ya sea real o potencial, que tienen una necesidad específica en un tiempo determinado y, los *vendedores* de un determinado producto o servicio, quienes cubrirán las necesidades o deseos de los compradores. Este proceso de intercambio constituye la oferta y la demanda¹⁶.

En relación a esta interacción, Laura Fisher y Jorge Espejo (1993: 84), dan un aporte a la ciencia económica con su concepción de la existencia de tres elementos importantes en el mercado¹⁷. La presencia de:

- Una o varias personas con deseos por satisfacer sus necesidades.
- Un producto que pueda satisfacer esas necesidades.
- Personas que ponen los productos a disposición de otras personas.

Por lo que, un mercado es considerado como cualquier lugar independiente de su tamaño o extensión, en el que compradores y vendedores intercambian bienes o servicios.

2.2. La oferta y la demanda

El modelo de la oferta y demanda es el modelo central en todos los aspectos de la economía, y se lo utiliza para facilitar el estudio del comportamiento de los agentes económicos en la búsqueda de sus intereses personales.

2.2.1. La demanda

El comportamiento que las personas tienen cuando se interrelacionan en los diferentes mercados se analiza en el modelo de la oferta y la demanda¹⁸ y sobre la demanda Mankiw menciona: “se conoce a la demanda, como la cantidad de un bien que los compradores quieren y pueden comprar”¹⁹.

¹⁶ Mankiw, Gregory (1980) *Principios de economía*. Madrid: McGraw-Hill, pp. 41-42.

¹⁷ Fisher, Laura y Jorge Espejo (1993) *Mercadotecnia*. México: McGraw-Hill, 3ra Edición.

¹⁸ *Ibíd.*, pág. 41.

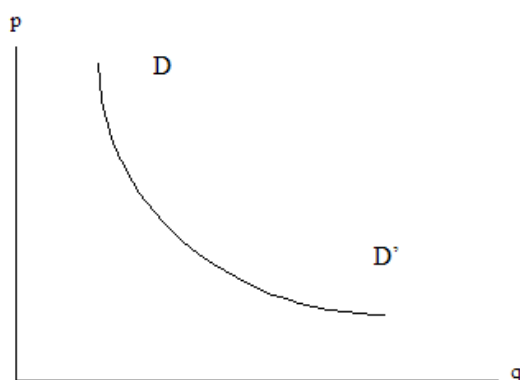
¹⁹ *Ibíd.*, pág. 42.

Existen dos variables económicas que se interrelacionan entre sí en el modelo de la demanda, y son: el precio y la cantidad. En condiciones normales, esta interrelación genera un comportamiento específico en el marco de la denominada *ley de la demanda* que determina que la cantidad demandada de un bien disminuye a medida que aumenta su precio (se mantiene las restantes variables constantes). Además de estar determinada por el precio y la cantidad, la demanda también puede depender de otros factores, como son: los gustos y preferencias, la población, la renta, los precios de los productos sustitutos o complementarios y las expectativas tanto en el ingreso como en los precios futuros.

La cantidad demandada es inversamente proporcional al precio. Se observa en la Ilustración N° 1, donde q representa a la cantidad del bien y p su precio.

La forma de la curva de la demanda es decreciente, ya que relaciona la cantidad demandada con el precio. Como se señaló en el párrafo anterior, al reducirse el precio aumenta la cantidad demandada (posición D versus D').

Ilustración N° 1. Curva de la demanda



Fuente: Principios de Economía de Mankiw
Elaborado: Galo Basantes Cuví

Leon Walras²⁰ deduce una función de demanda a partir de una función de utilidad que debe ser maximizada con arreglo a cierta restricción presupuestaria (el modelo del equilibrio competitivo). Alfred Marshall²¹, a su vez, evita plantear la cuestión como un problema de maximización

²⁰ **Leon Walras**, economista francés (Évreux, Normandía, 1834 - Clarens, Suiza, 1910), hijo del economista Auguste Walras, que le puso en contacto con la obra del economista y matemático Cournot y otros precursores del pensamiento marginalista. Como su padre, Walras defendió un tipo de teoría económica bastante abstracta, apoyada en las matemáticas; y como él, también sostuvo una teoría heterodoxa del valor de tipo subjetivo, que chocaba con las doctrinas objetivas asentadas por la escuela clásica. Por ello, Walras fue incomprendido en los medios académicos franceses y se vio obligado a dejar su país, se dirigió a la Universidad de Lausana (Suiza) en 1870. Allí publicó sus elementos de economía política pura (1874-77), en donde proponía un modelo matemático de equilibrio general para una economía de mercado, basado en una teoría del valor de los bienes que hace depender éste de la utilidad subjetiva que tienen para los individuos en función de su escasez. Dicho modelo era un sistema de ecuaciones que tomaba como variables los precios de oferta y de demanda de los bienes (incluido el dinero) y de los servicios productivos, así como los coeficientes técnicos de producción que determinan los costes; Walras sostenía que su modelo era viable y que se ajustaba por un procedimiento de tanteos sucesivos.

²¹ **Alfred Marshall**, economista inglés, educado en la Merchant Taylor's school, se graduó en matemáticas en el St. John's College de Cambridge, en 1868 fue nombrado lecturer en ciencias morales en Cambridge, comenzando en este período su estudio de la economía, en un comienzo su Interés se centró en la aplicación de las matemáticas a la teoría económica,

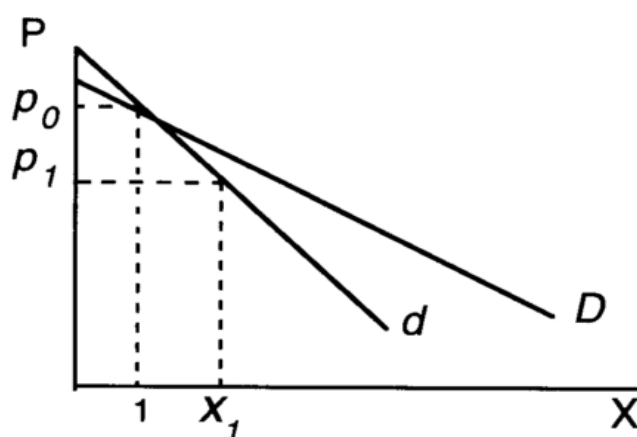
restringida; aporta un instrumento más manejable y realista para resolver la cuestión del ajuste en mercados competitivos. Marshall basa su teoría de la demanda en dos premisas:

- a) El individuo asigna una función de la utilidad diferente a cada bien consumido;
- b) La utilidad del dinero es contante

El enfoque de Marshall permite construir funciones de demanda porque las funciones de utilidad marshallianas no son perfectas representaciones de las preferencias individuales. La función de la demanda marshalliana en contraste con Walras, tiene la ventaja de reflejar la valoración marginal en cada unidad adicional de un bien.

La demanda marshalliana no depende de la renta, ni de los precios de los demás bienes. La función de la demanda a diferencia de la ordinaria refleja la valoración marginal que los individuos o la sociedad hace de cada unidad adicional del bien x .

Ilustración Nº 2. Curva de la demanda



Fuente: Curva de la demanda de Marshall
Elaborado: Galo Basantes Cuví

En la Ilustración Nº 2 se muestra la función de la demanda ordinaria, D , de una persona. Suponía que para un precio suficientemente alto, tal como p_0 , se adquiere tan solo una unidad de mercancía. Ante la posibilidad de adquirir una cantidad adicional al precio p_1 y como la primera unidad se adquirió a un precio más caro, el efecto tendría que ser compensado bien sea con un incremento de renta monetaria o con variaciones en los precios de los bienes relacionados, para mantener el nivel de utilidad contante, el efecto se puede observar en una curva más inclinada como es el caso de d .

puso muchas de las argumentaciones de Ricardo y de Mill en forma matemática. Adoptó la teoría del valor basada en la utilidad, y parece haber llegado a la conclusión que "nuestras observaciones de la naturaleza... se refieren no tanto a cantidades totales como a incrementos de cantidades". Entre sus obras más importantes se incluyen: *The Pure Theory of Foreign Trade* (1879), *The Principles of Economics* (1890), *Industry and Trade* (1919) y *Money, Credit and Commerce* (1923). Marshall se ajusta a la tradición económica inglesa fundada por Smith y Ricardo, e influyó en muchas generaciones de economistas.

José Sánchez Molinero y Hernando Santiago²², autores de *Utilidad y bienestar*, mencionan que la ventaja que presentan las funciones de utilidad marshallianas es que no son representaciones puras de las preferencias del sujeto, en contraste con la teoría económica walrasiana. Marshall asigna utilidad a una mercancía concreta cada vez, de modo que sus funciones de utilidad tengan que ser reajustadas siempre que se produzca una modificación en otros parámetros, como precios de otras mercancías tiempo, entre otros.

Para construir una curva que refleje las valoraciones marginales de las personas, se eliminaría el efecto renta, a medida que baja el precio p , de modo que la utilidad de las personas permanezca constante. De tal manera se puede crear una curva de demanda compensada. En este sentido lo interpreta Friedman²³. A pesar de lo difícil que fue la aceptación en la literatura económica del término demanda compensada.

Se ha demostrado que tanto la función de la demanda compensada como la función de la demanda ordinaria tiene propiedades parecidas: homogeneidad, no hay utilidad sobrante y convexidad. Este importante resultado señalado en los aportes de Mas-Colell²⁴, se conoce como la ecuación de Slutsky, implica que todas las propiedades mencionadas son en restricciones de la función de la demanda ordinaria que sí se puede observar y cuantificar. De igual manera, señala en sus aportes sobre el sistema walrasiano que es global y estable tanto si la función es decreciente en todo su recorrido como si es creciente, elude así la confusión de los agentes, y es más versátil en el escenario marshalliano.

La demanda de los bienes o servicios deseados es el producto final del proceso de la elección que las personas generan para satisfacer diversas necesidades, y para explicar más a detalle lo enunciado anteriormente es importante ceñirse a los fundamentos microeconómicos de la teoría del consumidor, como lo señala Mas-Colell, basados en que la persona es capaz sobre desarrollar una relación de preferencias, es decir que el individuo percibe todo lo que hay a su alrededor, y es capaz de diferenciar las partes que conforman ese todo; establece qué es lo que prefiere de lo que ha percibido. En este segmento se han mencionado dos aspectos del enfoque marshalliano de la demanda, sobre las preferencias de las personas en términos de su valoración marginal de un determinado bien y, además, el proceso de ajuste de precios y cantidades en mercados competitivos se produce con mayor estabilidad. Este proceso de ajuste puede ser en cantidades o en precios.

De igual manera, como se ha expuesto el caso de la demanda, a continuación señalan los factores que determinan la oferta.

2.2.2. La oferta

Según menciona Mankiw²⁵: “La oferta de un bien o un servicio es definida como la cantidad de unidades que los vendedores quieren y pueden vender”²⁶, tiene relación con el comportamiento de

²² Sánchez Molinero, José. Miguel., Santiago Hernando (1998) *Utilidad y bienestar*. Madrid: Síntesis.

²³ Friedman, M. (1949) *The marshallian demand curve*. Chicago: Journal of political economy, pp. 463-495.

²⁴ Mas-Colell, A. Whinston, M. Green, J. (1995) *Microeconomic theory*. New York: OUP, pp. 71.

²⁵ *Ibíd.*, pág. 41.

las empresas productoras o vendedoras y refleja la disposición que tiene cada una para ofrecer sus bienes o servicios a cambio de un pago (precio).

Es así como la oferta muestra el comportamiento de los productores para un precio determinado, las cantidades que los productores estarían dispuestos a ofrecer. La relación es inversa a la que se observó en la demanda, a precios muy bajos los costos de producción no se cubren y los productores no producirán nada, conforme los precios van aumentando, empezarán a lanzar unidades al mercado y, a precios más altos y la producción será mayor. En este caso, se incrementará la cantidad de mano de obra utilizada y el costo de producir una unidad adicional cada vez será mayor. Se fundamenta en la denominada ley de rendimientos decrecientes.

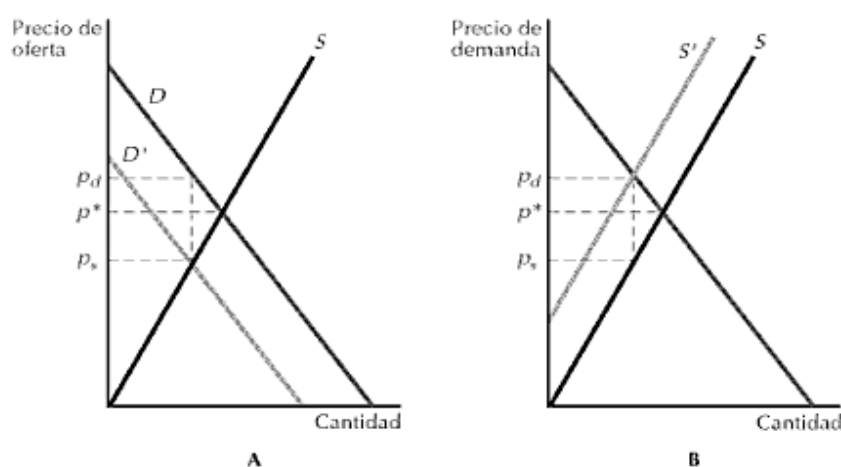
La cantidad de un bien o servicio que las empresas están dispuestas a vender depende sobre muchos factores, entre los más importantes están:

- Precio del producto
- Precio de los factores
- Tecnología
- Expectativas
- Número de vendedores
- Precio de otros productos similares

Según Varian Hal R., es necesario analizar el otro lado del mercado; es decir, la oferta para mostrar cómo se ajustan los precios para que las decisiones sobre demanda y oferta de los agentes económicos sean compatibles. Por lo tanto, la descripción de la particularidad antes y después de la aplicación de un impuesto se considera importante para la política económica.

Existen dos tipos de impuestos según Varian, los impuestos sobre la cantidad y los impuestos sobre el valor.

Ilustración N° 3. Introducción de un impuesto



Fuente: Microeconomía intermedia, Hal Varian.
Elaborado: Galo Basantes Cuvi

²⁶ Ibid., pág. 47.

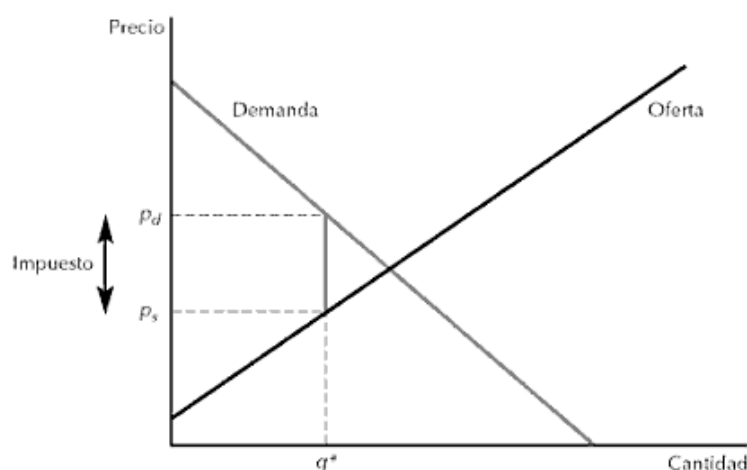
En la Ilustración N° 3, se pueden identificar los efectos de la afectación de un impuesto. Por ejemplo, en la Ilustración A se desplaza la curva de la demanda hacia abajo, y en la Ilustración B se desplaza la curva de oferta hacia arriba.

En estas dos figuras, los precios del equilibrio que pagan los demandantes y los que perciben los oferentes son los mismos, debido a que la cantidad vendida debe disminuir, el precio que pagan los demandantes debe subir y el precio que reciben los oferentes debe bajar.

Si el impuesto deben pagarlo los oferentes, el precio de la oferta más la cantidad del impuesto debe ser igual al precio de la demanda. La cantidad de equilibrio comerciada es la cantidad q^* con la cual el precio de la demanda menos el impuesto es exactamente igual al precio de la oferta correspondiente a q^* ²⁷.

De igual manera, Varian muestra otra manera de determinar el efecto de un impuesto:

Ilustración N° 4. Efecto de un impuesto



Fuente: Microeconomía intermedia, Hal Varian.

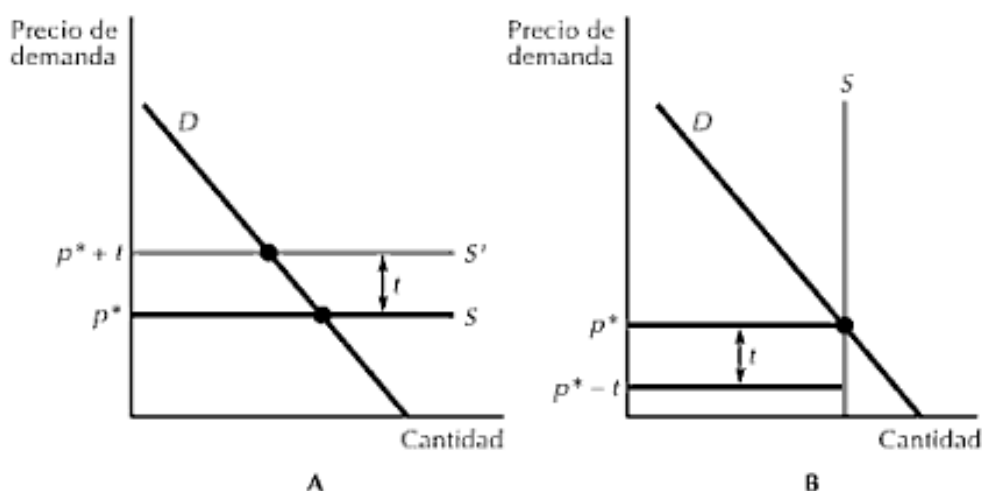
Elaborado: Galo Basantes Cuví

En la Ilustración N° 4 se desliza el segmento vertical a lo largo de la curva de la oferta hasta tocar la curva de la demanda. En este caso, el precio que paga el demandante sube y el que percibe el oferente baja, la magnitud de la variación del precio dependen de la pendiente de las curvas de oferta y demanda.

Es común escuchar que cuando existe un impuesto, las empresas no reducen sus beneficios sino que trasladan estos efectos a los consumidores, Varian señala que este hecho se ve en casos extremos en las cuales la curva de oferta es totalmente horizontal o totalmente vertical.

²⁷ Hal R. Varian (1999) *Un enfoque actual: Microeconomía intermedia*. España: Antoni Bosch, 5ta ed., pág. 311.

Ilustración Nº 5. Caso especial de impuestos

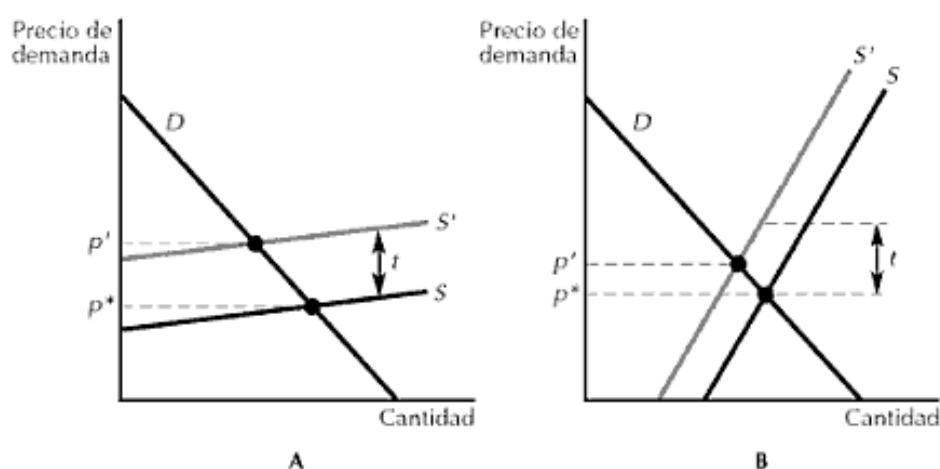


Fuente: Microeconomía intermedia, Hal Varian.
Elaborado: Galo Basantes Cuví

En la Ilustración Nº 5-A, Varian explica que cuando la curva de la oferta es perfectamente elástica, el impuesto se traslada totalmente a los consumidores, y en la Ilustración Nº 5-B cuando la curva de la oferta es perfectamente inelástica el impuesto es pagado por los oferentes.

El caso intermedio que Varian expone, es aquel en el cual la curva de la oferta tiene la pendiente positiva y finita. En esta situación, la parte del impuesto que se traslada a los consumidores depende de la inclinación de la curva de la oferta con relación a la demanda. Si la curva de la oferta es casi horizontal, casi todo el impuesto se traslada a los consumidores, mientras que si es casi vertical, no se traslada casi nada.

Ilustración Nº 6. Traslación de un impuesto



Fuente: Microeconomía intermedia, Hal Varian.
Elaborado: Galo Basantes Cuví

El efecto se puede observar en la Ilustración 6-A donde la curva de oferta es casi horizontal y en la Ilustración 6-B donde es casi vertical y es mínimo el traslado del efecto del impuesto.

El análisis de las variaciones del precio y la cantidad del equilibrio provocadas por las variaciones de las curvas de la oferta y la demanda, permite determinar la incidencia de los factores externos, esto se puede observar en las páginas siguientes cuando se introduzcan los instrumentos de política comercial para mostrar cómo afectan a las variables precio y cantidad.

En la siguiente sección se realizará una introducción de la evolución de la teoría del comercio internacional, que al autor le parece importante mencionar, para evidenciar cada una de las corrientes del pensamiento relacionadas. Por lo tanto, se hará énfasis en la teoría clásica con los aportes realizados por Adam Smith²⁸ y David Ricardo²⁹, además de un breve análisis del Modelo Heckscher³⁰-Ohlin³¹ (escuela neoclásica), seguido de la nueva teoría del comercio internacional y la política comercial estratégica.

2.3. Teoría clásica del comercio internacional, modelos de la ventaja absoluta y relativa

Adam Smith aporta principalmente a la teoría del comercio internacional su análisis refiriéndose a la ventaja absoluta que los países generan.

En este contexto, Adam Smith publica, en 1776 su Investigación sobre la naturaleza y causa de la riqueza de las naciones, donde expone nuevos principios e hipótesis sobre la economía internacional, claramente opuestos a las ideas mercantilistas. Smith incorpora los efectos reales del comercio internacional sobre el funcionamiento de la economía, valorando el bienestar que puede reportar a los ciudadanos. Ello no significa que renuncie a los intereses generales de la nación, sino que éstos quedan asegurados con un mayor bienestar individual lo que es bueno para los individuos, es bueno para la nación... Smith se preocupó por aumentar la riqueza nacional, no identificó, como lo hicieron los mercantilistas los intereses del Estado con los de la monarquía, sino con los del conjunto de la sociedad³²

Indica, en resumen que las mercancías se producirán en el país donde el costo de producción es más bajo. La teoría anunciada por Adam Smith³³, según la cual cada país tendrá especialización en producir aquellas mercancías para las que tenga ventaja absoluta, medida ésta por el menor costo medio de la producción en términos de trabajo con respecto a los demás países. De este modo, al seguir este principio, todos los países saldrían ganando con el comercio y se lograría la misma

²⁸ Adam Smith: (5 de junio de 1723 – 17 de julio de 1790) fue un economista y filósofo escocés, uno de los mayores exponentes de la economía clásica. En 1776 publica: Ensayo sobre la naturaleza y las causas de la riqueza de las naciones.

²⁹ David Ricardo: (Londres, 19 de abril de 1772 - ídem 11 de septiembre de 1823) fue un economista inglés, miembro de la corriente de pensamiento clásico económico.

³⁰ Eli Filip Heckscher: (Estocolmo, 1879-1952) Economista y político sueco, bajo la influencia de la economía neoclásica de Alfred Marshall, Heckscher abogó por la utilización de la política monetaria para combatir la inflación.

³¹ Bertil Ohlin (Klippan, Kristianstad, Suecia, 23 de abril de 1899 – Estocolmo, 3 de agosto de 1979), fue un economista sueco, ganador del premio nobel de economía en 1977 por sus aportaciones teóricas al comercio y las finanzas internacionales. Su nombre se asocia al modelo de comercio internacional conocido como modelo Heckscher-Ohlin.

³² Krugman, Paul y Obstfeld, M. (2000) *Economía internacional. Teoría y política*. Madrid: McGraw-Hill, 2 ed.

³³ Smith Adam (1999) *Investigación de la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*. España: Ediciones Folio, S.A.

eficiencia a nivel internacional. Esta teoría, mediante la cual Adam Smith trató de generalizar el principio de la división del trabajo al marco internacional, tiene, sin embargo, algunos puntos débiles. El valor de una mercancía dentro del país se determina por la mano de obra necesaria para su producción.

Si el producto de una determinada actividad productiva pudiera venderse a un precio superior al valor del trabajo que contiene, la mano de obra ocupada en otras actividades productivas dejaría a un lado esta actividad y se emplearía en otra actividad más remuneradora; la oferta en esta industria aumentaría hasta que descendiera al nivel del valor trabajo contenido en el producto. Si el precio de una mercancía fuera inferior al valor del trabajo que contiene, la mano de obra abandonaría esta industria y su oferta en el mercado descendería, con el consiguiente aumento del precio del producto hasta que dicha diferencia desaparezca. Si bien la teoría del valor trabajo resulta ser un instrumento valioso para explicar el comercio en el interior de un país, no lo es tanto cuando se utiliza para explicar el comercio entre las naciones, por la carencia o menor grado de movilidad de los factores productivos a nivel internacional³⁴.

Pues si un país tiene ventaja absoluta en la producción de varios bienes, este país los produciría todos y el otro ninguno. Este segundo inconveniente lo trató de superar David Ricardo, en 1817, con su teoría de la ventaja comparativa, cuyo énfasis está en que lo importante no son los costos absolutos de producción, sino los costos relativos y el análisis que cada país debe tener.

El análisis teórico, permite comprender las bases del funcionamiento del comercio internacional. Sin duda, la teoría de mayor relevancia e importancia, es la de la “ventaja comparativa”³⁵, formulada por David Ricardo, hace más de 200 años y explica en forma muy clara, las motivaciones que tiene cada país para inter-cambiar bienes y servicios. La teoría de Ricardo demuestra que un país puede beneficiarse del comercio internacional.

2.3.1. Modelo de Heckscher-Ohlin

El modelo Heckscher-Ohlin se deriva del análisis que David Ricardo hace sobre la ventaja comparativa y postula que cada nación especializa la exportación de los bienes que son más abundantes e importa los que son más escasos.

Sí el trabajo fuera el único factor de producción, como suponía el modelo ricardiano, la ventaja comparativa podría surgir únicamente de las diferencias internacionales en la productividad del trabajo. El modelo Heckscher-Ohlin predice que si un país tiene una abundancia relativa de un factor (trabajo o capital), tendrá una ventaja comparativa y competitiva en aquellos bienes que requieran una mayor cantidad del factor, o sea que los países tienden a exportar los bienes que son intensivos en los factores con que están abundantemente dotados³⁶.

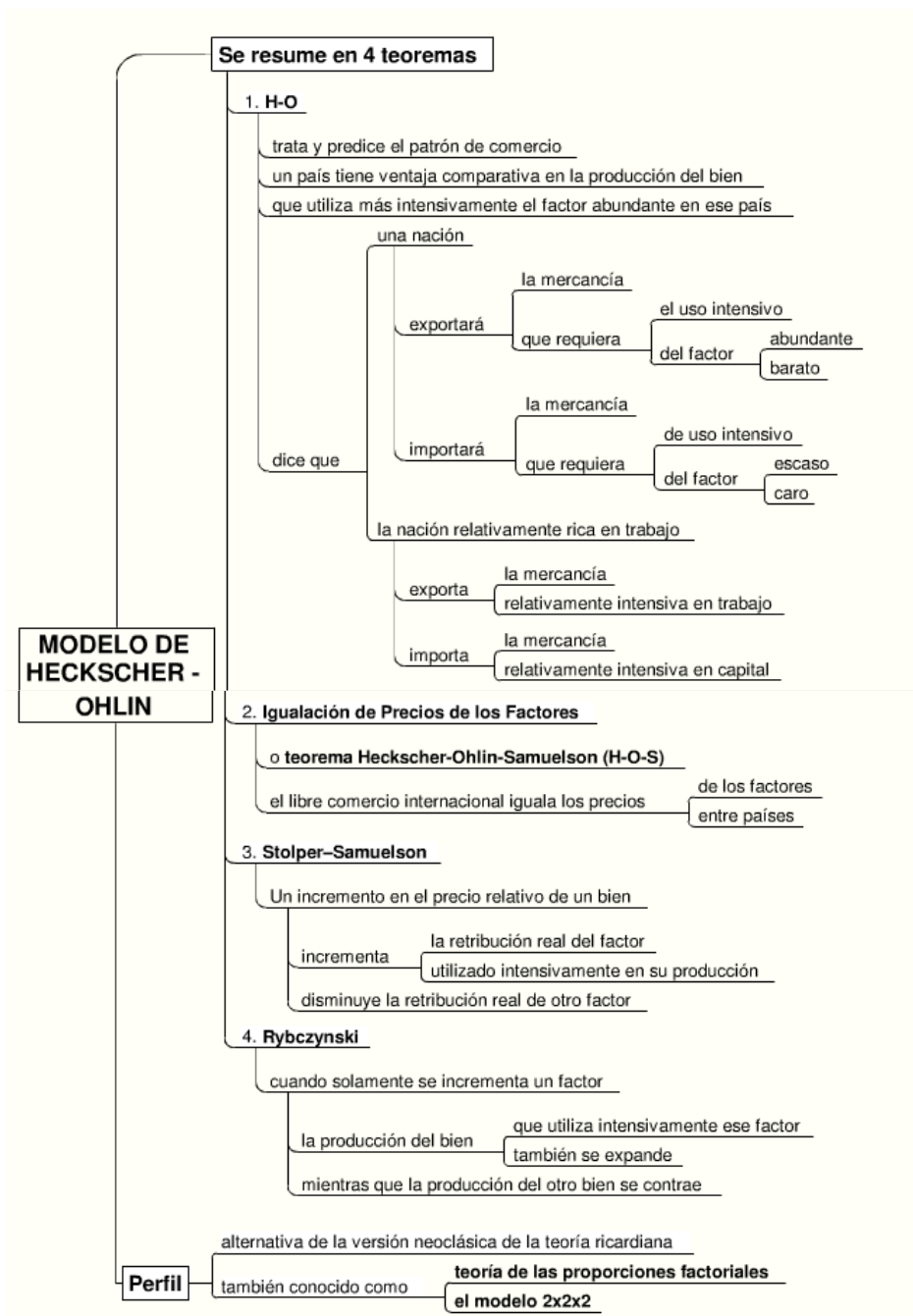
³⁴ Smith Adam (1999) *Investigación de la Naturaleza y causas de la riqueza de las Naciones*. España: Ediciones Folio, S.A.

³⁵ Porter, Michael E. (1980) *Ventaja competitiva*. Madrid: Ed. CECSA.

³⁶ Krugman, Paul y Obstfeld, M. (2000) *Economía internacional. Teoría y política*. Madrid: McGraw-Hill, 2da ed.

Al mencionado modelo también se le conoce como la teoría de las proporciones factoriales. El modelo se detalla en 4 teoremas indicados en la Ilustración N° 7:

Ilustración N° 7. Teoremas del modelo Heckscher-Ohlin



Fuente: Colmex/CEAA, Dr. Carlos Mondragón³⁷

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

2.4. La nueva teoría del comercio internacional

El sustento básico de las teorías antes expuestas era la existencia de competencia perfecta, que permitía, por la vía del libre comercio, aumentar el bienestar de los países. A finales de los años setenta

³⁷ Mondragón, Carlos (2001) *Modelo de Heckscher-Ohlin*, Investigador del centro de estudios mexicano.

y principios de los ochenta, surgieron algunos economistas como Paul Krugman³⁸, Avinash Dixit, James Brander y Bárbara J. Spencer esbozaron unas nuevas elaboraciones teóricas fundadas en la existencia de fallos de mercado que ponían en cuestión, no en todos los casos, la teoría clásica del comercio internacional de que los intercambios internacionales se fundamentan exclusivamente en la teoría de la ventaja comparativa y que la defensa bajo cualquier circunstancia del libre comercio y, de la no intervención estatal sobre la área económica pudiera no ser la práctica óptima. En palabras de Krugman: el replanteamiento de la base analítica de la política comercial es una respuesta al cambio real ocurrido en el ambiente y al progreso intelectual logrado en el campo de la economía. Estas nuevas teorías utilizan las herramientas de la teoría económica y la formalización matemática y suponen una crítica de mayor profundidad a las teorías neoclásicas que las provenientes de otros campos de la economía como la sociología o la estructura económica.

Estas nuevas teorías de la economía internacional tratan de responder a dos cuestiones, la primera es por qué se comercia y, la segunda, cómo debe ser la política según estas nuevas explicaciones.

2.4.1. Política comercial

En la economía internacional, la política comercial es un conjunto de normas o actitudes sobre el comercio exterior³⁹.

Los poderes públicos en la vida económica de un país tienen un papel importante y en ciertos casos dominante, influencia el comportamiento de diversas variables económicas dentro de un sector específico.

De acuerdo a Juan Tugores, la política comercial se considera como: “Un conjunto de medidas gubernamentales que regulan el comercio internacional”.

La política comercial define la estructura de los aranceles, las prohibiciones, cuotas y contingentes a las importaciones, y los incentivos a las exportaciones, tiene relación directa con la creación de áreas de librecambio, los acuerdos bilaterales o multilaterales y la conformación de uniones aduaneras.

Puede considerarse, además, como una parte que especifica la política económica de un gobierno, pues de este modo es posible proveer una acción relacionada en el desarrollo de las actividades económicas.

Según Tugores, la política comercial y las estrategias comerciales tienen por objetivo:

- a) Aumentar la capacidad productiva, diversificar la estructura productiva e incrementar los niveles de empleo.
- b) Mejorar la situación competitiva y tecnológica de un país.
- c) Fortalecer el desarrollo del mercado interno.
- d) Mejorar la distribución del ingreso y nivel de vida de la población.

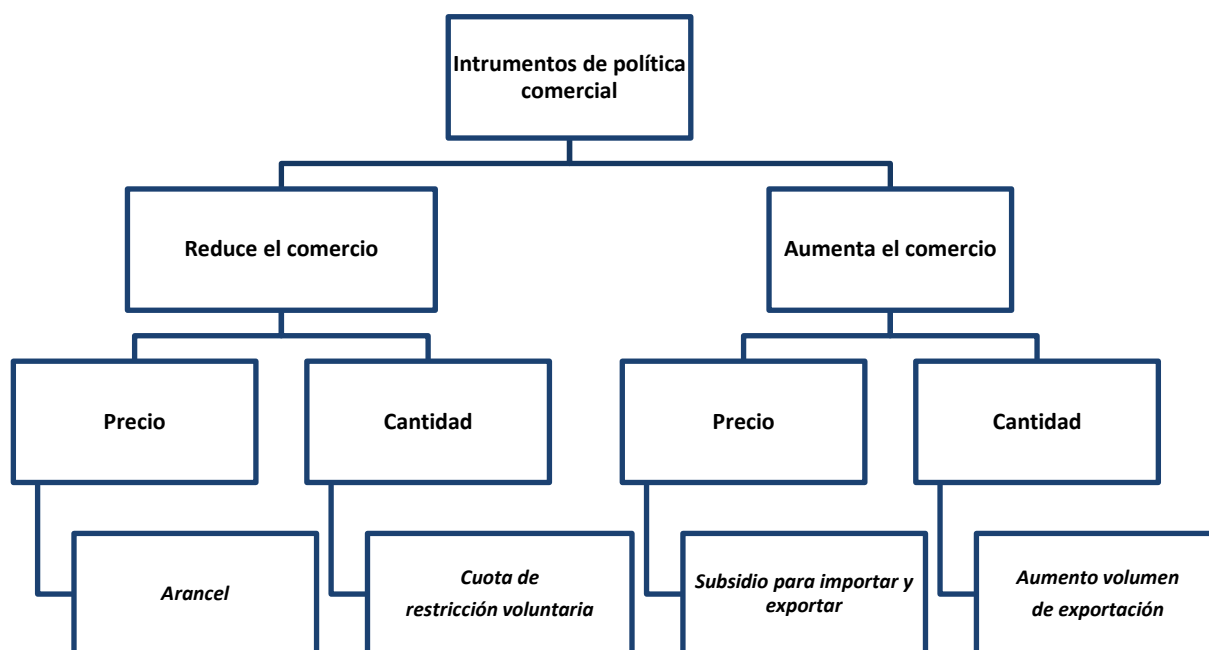
³⁸ Krugman, Paul y Obstfeld, M. (2000) *Economía internacional. Teoría y política*. Madrid: McGraw-Hill, 2da ed.

³⁹ Tugores Ques, Juan (1997) *Economía internacional e integración económica*. Madrid: McGraw-Hill, 2da ed.

2.4.2. Instrumentos

Tanto el precio como la cantidad constituyen instrumentos de la política comercial y su impacto dependerá del movimiento de las variables.

Ilustración N° 8. Instrumentos de política comercial



Fuente: ITESCAM⁴⁰

Elaborado: Galo Basantes Cuvi

En la Ilustración N° 8 se muestran los instrumentos de la política comercial, ya sea para reducir o aumentar el comercio de un determinado país a través de dos variables determinantes; el precio y la cantidad. Cada una de ellas con un impacto diferente en el volumen de importaciones o exportaciones de producto específico. Es así que para reducir el comercio, los instrumentos de política comercial utilizados son el arancel y las cuotas de restricción, mientras que para el aumento del comercio los instrumentos que se emplean comúnmente son subsidios a la importación o exportación y al aumento del volumen en las exportaciones. Todos estos mecanismos generan un impacto directo en el comercio.

Por ejemplo, el arancel es un impuesto que recae sobre los artículos importados, Su efecto básico es encarecer los productos importados, lo cual introduce una discriminación en éstos, respecto a los productos idénticos o similares fabricados en el país que imponen el arancel. Los productores nacionales obtienen, así, un margen de protección frente a los productos importados, entre los principales efectos se indican:

⁴⁰Reyes López, Rodolfo (2011, febrero) Instrumentos de política comercial. *Economía internacional*. www.moodle.itescam.edu.mx/principal/r41580.DOC (Consulta: 16/04/2012)

- a) Los productores nacionales ya no se ven obligados a tomar como referencia el precio mundial, sino el precio mundial más el arancel. Pueden vender a un precio más elevado, y este mayor precio puede hacer rentable producir mayor cantidad. Los beneficios de los productores nacionales aumentan.
- b) El mayor precio retrae las compras de los consumidores; algunos compran menos y otros dejan de comprar.
- c) Si las compras de los consumidores disminuyen y las ventas de los oferentes nacionales aumentan, las importaciones se reducen: el volumen de comercio se contrae.
- d) Si el país es lo suficientemente importante en el mercado mundial del producto en cuestión, la reducción de compras puede deprimir el precio mundial: esta eventual reducción en el precio de importación supone una mejora en la relación del intercambio. Para un país pequeño con influencia inapreciable en el precio mundial, dicho efecto es, asimismo, inapreciable.
- e) El Estado obtiene unos ingresos arancelarios, que, como todo impuesto, dependen de la base impositiva (las importaciones) y el tipo impositivo (el del arancel), según lo señala Tugores⁴¹.

Lo señalado permite conocer la interacción de las diferentes variables sobre la comercialización de los productos y así ser fundamentos significativos para el estudio.

2.4.3. Tipos de arancel

Existen dos tipos de aranceles:

- a) Arancel de valor agregado (o ad valorem) es el que se calcula sobre un porcentaje del valor del producto (CIF)⁴², por ejemplo: 10 céntimos por cada dólar
- b) Arancel específico, se basa en otros criterios como puede ser el peso, por ejemplo: 5 dólares por 20 kilos.

Es común que países proteccionistas apliquen los tipos de arancel señalados anteriormente y que contradicen el principio del libre comercio.

2.4.4. Combinaciones de arancel

Además de lo señalado arriba, no deja de ser importante mencionar cuáles son las combinaciones de arancel establecidas por diferentes gobiernos dentro de sus políticas públicas:

⁴¹ Tugores Ques, Juan (1997) *Economía internacional e integración económica*. Madrid: McGraw-Hill.

⁴² CIF: (Cost, Insurance and Freight) (costo, seguro y flete), término utilizado en las operaciones de comercio internacional.

- Arancel de renta, es una serie de tarifas designadas fundamentalmente para recaudar fondos por un gobierno. Por ejemplo, un arancel para importación de café (en un país que no produce café) recauda una cantidad estable para el gobierno.
- Arancel mixto, es el compuesto por un arancel ad valorem y un arancel específico que gravan simultáneamente la importación.
- Arancel anti – dumping, es un arancel que se aplica a la importación de productos que se sabe que reciben subvenciones de los países donde se producen. Subvenciones que les permiten exportar por debajo del costo de producción.

En resumen, el arancel es un impuesto que se aplica sobre el valor de la mercancía importada, con el objetivo de incrementar o encarecerla y generar al interior de una economía múltiples propósitos, por ejemplo, alentar o desalentar la importación de un determinado producto, mejorar la recaudación fiscal, proteger la producción nacional frente a su similar importada, por citar los más importantes. En síntesis, la aplicación del arancel produce diferentes efectos en algunas variables macroeconómicas.

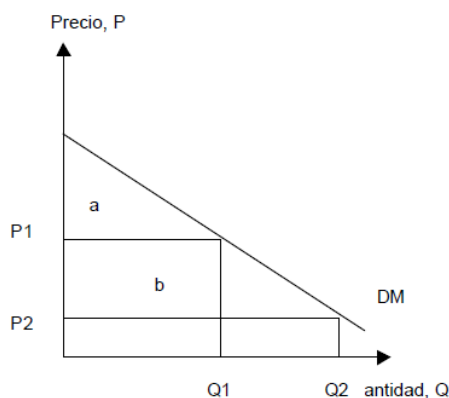
2.4.5. Costos y beneficios del arancel

Paul Krugman, ofrece una estimación moderada, cuya elaboración se basa en el análisis del arancel que consta en la Ilustración Nº 9.

Los costos y beneficios del arancel se miden a través de los excedentes de los consumidores y de los productores.

El excedente de los consumidores: se mide por la diferencia entre el precio que estaría dispuesto a pagar y el precio que verdaderamente paga. El excedente es igual al área debajo de la curva de demanda y por encima del precio.

Ilustración Nº 9. Costes y beneficios del arancel



Fuente: Economía internacional, Paul Krugman⁴³
Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

⁴³ Krugman, Paul y Maurice Obstfeld (1999) *Economía internacional*. Madrid: McGraw-Hill, parte I.

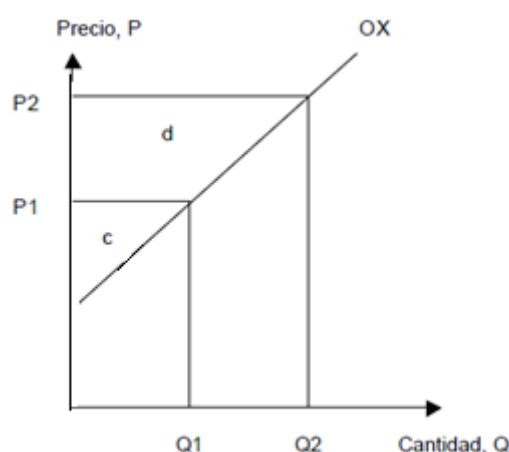
De acuerdo a la Ilustración Nº 9 antes del arancel el excedente era igual $a+b$, donde el precio era P_2 y la demanda de Q_2 . Luego con el arancel el excedente se reduce siendo solamente de a , donde el precio es P_1 y la demanda Q_1 .

Es decir, la política comercial redujo el excedente del consumidor en b . El excedente del productor: se mide por la diferencia entre el precio que verdaderamente le pagan con respecto al precio al cual estaría dispuesto a ofrecer ese bien.

El excedente del productor, es igual al área que está por encima de la curva de oferta y debajo del precio.

Un dato importante es saber quiénes son los consumidores de ese bien, porque si se aplica este tipo de medidas sobre bienes lujosos para emplear a personas de bajos recursos esto implicaría una política de redistribución del ingreso.

Ilustración Nº 10. Costes y beneficios del arancel



Fuente: Economía Internacional, Paul Krugman⁴⁴

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

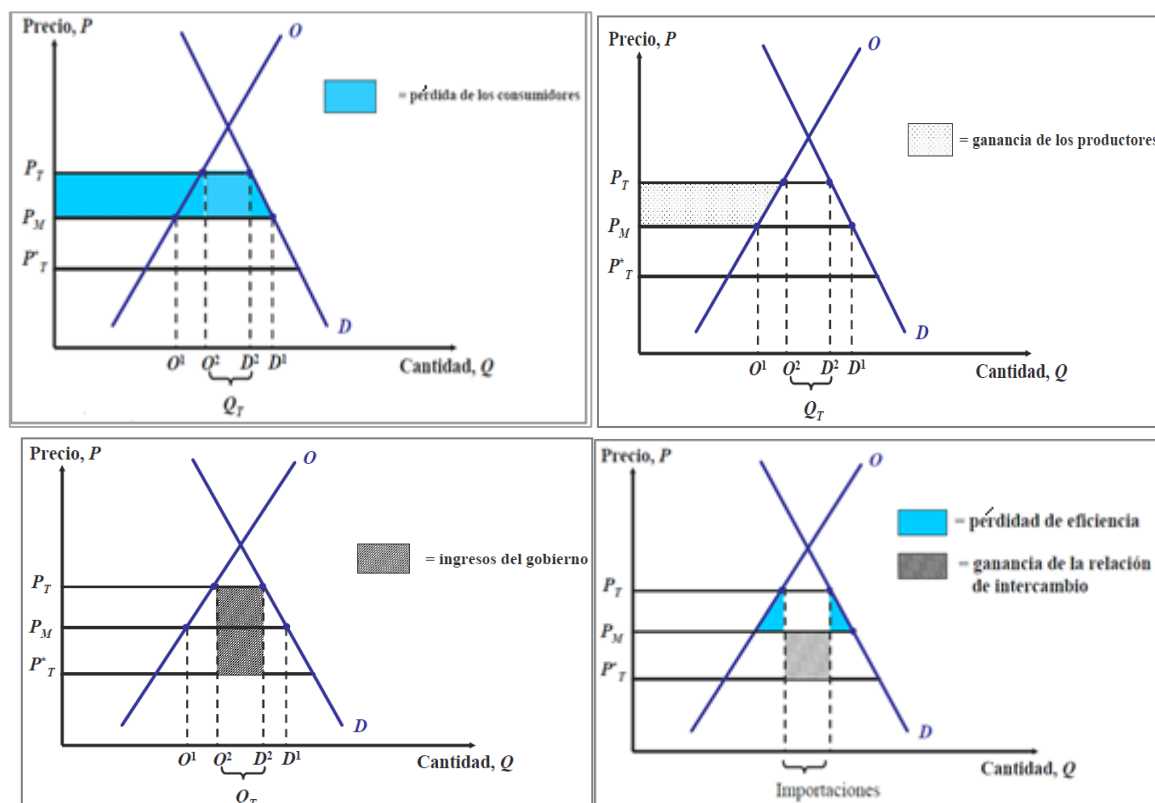
La aplicación de la política comercial tiene sus costos y beneficios, que fundamentalmente implican mayores precios para los consumidores.

Por eso es fundamental entender que las políticas tienen que ir acompañadas con exigencias de calidad, inversión, cantidad de producción, y principalmente tienen que ser de carácter temporales y que paulatinamente en el tiempo sean eliminados, buscando que las industrias protegidas puedan llegar a funcionar sin la ayuda del estado, el objetivo final es que las industrias se vuelvan independientes de los subsidios o aranceles, esto implica una verdadera industrialización. Si las políticas se aplican de forma permanente significa redistribuir el ingreso de los consumidores hacia los productores. Se pueden observar en la Ilustración Nº 11: la pérdida de los consumidores, la

⁴⁴ Krugman, Paul y Maurice Obstfeld (1999) *Economía internacional*. Madrid: McGraw-Hill, parte I.

ganancia de los productores, los ingresos del gobierno, la pérdida de la eficiencia y la ganancia de la relación de intercambio

Ilustración N° 11. Costos y beneficios del arancel



Fuente: Economía Internacional, Paul Krugman⁴⁵

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

En la Tabla N° 1 se presenta un resumen de los efectos de costos y beneficios de una política comercial:

Tabla N° 1. Efectos de costos y beneficios

	Arancel	Subsidio	Cuota	Restricción voluntaria a la exportación
Excedente de productores	Aumenta	Aumenta	Aumenta	Aumenta
Excedente de consumidores	Disminuye	Disminuye	Disminuye	Disminuye
Ingresos del gobierno	Aumenta	Disminuye	Sin cambio	Sin cambio
Bienestar nacional y global	Ambiguo	Disminuye	Ambiguo	Disminuye

Fuente: Economía internacional, Paul Krugman⁴⁶

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

⁴⁵ Krugman, Paul y Maurice Obstfeld (1999) *Economía internacional*. Madrid: McGraw-Hill, parte I.

⁴⁶ *Ibíd.*, pp. 289

2.4.6. Creación, expansión y desviación del comercio

La integración económica implica un trato diferenciado para los países miembros, en comparación con los países no miembros. Como este tipo de integración puede provocar desplazamientos en el patrón de comercio entre los miembros y no miembros, el impacto neto en un país participante, en líneas generales, es ambiguo y, por eso, debe analizarse a los países por separado.

Esta afirmación se debe a que, aunque la integración es un movimiento hacia el libre comercio entre los países miembros, también puede desviar el comercio de un país no miembro de bajo costo (que sigue enfrentando los aranceles externos del grupo) a un país miembro (que ya no enfrenta ningún arancel). Estos dos efectos estáticos de la integración económica, se conocen como⁴⁷:

- ***Creación de comercio***
- ***Desviación de comercio***

Creación de comercio cuando la integración económica genera un cambio en el origen del producto de un productor nacional con recursos de mayor costo, al producto miembro con recursos de menor costo. Este cambio representa un movimiento en la dirección de la asignación de recursos de libre comercio y, por tanto, se supone que sería benéfico para el bienestar.

Desviación de comercio cuando se opera un cambio en el origen del producto de un productor no miembro con recursos de menor costo a un productor miembro en la asignación de recursos en el libre comercio y por eso puede disminuir el bienestar.

Las diferentes teorías del comercio internacional presentadas en esta investigación provienen de varias líneas de pensamiento económico. Los aportes más representativos han sido los de A. Smith, D. Ricardo, y Heckscher-Ohlin, que presentan un aporte complementario con una serie de argumentos los cuales evidencian la razón del comercio entre países.

El desarrollo de la política comercial permite conocer los objetivos e instrumentos que norman al comercio, profundizan en la conceptualización del arancel, sus efectos e implicaciones. Además, permiten observar que Costos y beneficios mantienen el equilibrio parcial.

En el siguiente segmento se presenta el enfoque del marco institucional y el marco regulatorio de la política arancelaria en el Ecuador. Se incluirá, además, la descripción conceptual del arancel y la codificación Nandina, como elementos importantes de la presente investigación.

El Código de Nandina será el conexo básico para la revisión puntual de la evolución del arancel y la salvaguardia determinada para el análisis de los vehículos nuevos, objeto del presente estudio.

⁴⁷Guinart, Martin, ***Un análisis teórico de la integración***. Centro argentino de estudios internacionales www.caei.com.ar, programa economía internacional integración económica.

2.5. Marco institucional y regulatorio de la política arancelaria

La política comercial del Ecuador está normada por la Ley de Comercio Exterior e Inversiones – LEXI - aprobada por el Congreso Nacional el 22 de mayo de 1997⁴⁸.

La LEXI creó el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones COMEXI, conformado por 6 representantes del sector público y 5 representantes de las Cámaras de la Producción del país. La principal función del COMEXI es determinar las políticas de comercio exterior de bienes, servicios y manufacturas considerando los compromisos internacionales asumidos por el país en materia comercial y en función del programa macroeconómico y sobre el desarrollo de país.

Las áreas sobre las cuales tiene competencia el COMEXI son⁴⁹:

- a) Política arancelaria
- b) Negociaciones internacionales.
- c) Políticas para el desarrollo de los regímenes especiales
- d) Medidas para contrarrestar el comercio desleal.
- e) Definir las políticas tendientes a lograr mayor competitividad de la producción nacional.
- f) Aprobar el plan de promoción de las exportaciones.

Como indica en el literal f del artículo 16, capítulo II:

*f) Preparar y coordinar con el Ministerio de Finanzas y Crédito Público y el Servicio Nacional de Aduanas, las propuestas de **políticas arancelaria y normas de valor en aduana de las mercancías**, de los regímenes aduaneros especiales y de los procedimientos de exportación e importación para conocimiento y resolución del COMEXI*⁵⁰

Conjuntamente con el COMEXI, la ley creó un organismo denominado Corporación para la Promoción de Exportaciones e Inversiones CORPEI, organismo de carácter privado cuya función principal es ejecutar la promoción no financiera de las exportaciones y orientar y dirigir la promoción de la inversión directa en el país.

Las principales políticas comerciales que son empleadas en el COMEXI son: aplicación de aranceles, regímenes especiales, normas comerciales, licencias de importación, prohibiciones, etc.

El Ecuador desde 1995 aplica, en el marco del Mercado Común Andino, el Arancel Externo Común Andino (AEC), conjuntamente con Venezuela, Colombia, Perú y Bolivia.

⁴⁸ Ley de Comercio Exterior e Inversiones “LEXI” Ley No. 12. RO/ Suplemento 82 de 9 de Junio de 1997.

⁴⁹ Artículo 5 y 16. título II, de los principios y disposiciones para el cumplimiento de los objetivos de esta ley.

⁵⁰ Literal F, artículo 16 del Título II, de Los principios y disposiciones para el cumplimiento, de los objetivos de esta ley.

2.5.1. Análisis descriptivo de la política arancelaria

2.5.1.1. Arancel

El arancel de importación es un instrumento regulador del comercio exterior, que debe remover el desarrollo de las actividades productivas en un país. En ese sentido, el Presidente de la República, a través del artículo 15 de la Ley Orgánica de Aduanas, le otorga la facultad de modificar el arancel nacional de importaciones, mediante Decreto Ejecutivo, previo dictamen favorable del Consejo de Comercio Exterior, COMEXI.⁵¹

2.5.1.2. Nomenclatura y compra venta internacional

La nomenclatura es el sistema ordenado de descripción y codificación para la clasificación de las mercancías transportables. El comercio internacional la establece para⁵²:

- a) Identificar las mercancías
- b) Fijar aranceles de importación
- c) Tratamientos preferenciales negociados

En sus orígenes, la nomenclatura se refería a listas alfabéticas de mercaderías que se basaban en el criterio de igual tratamiento impositivo, y a sistemas de clasificación de mercaderías basados en su naturaleza.

Pero las dificultades que ocasionaban las diferencias entre las nomenclaturas arancelarias nacionales llevaron a formular una nomenclatura internacional.

2.5.1.3. Ventajas

La nomenclatura internacional ofrece las siguientes ventajas para el comercio:

- a) Clasificación sistemática
- b) Clasificación uniforme a nivel internacional
- c) Lenguaje común
- d) Simplicidad y seguridad en la interpretación
- e) Recolección de datos uniformes a nivel internacional

⁵¹ Documentos de información nomenclatura internacional de la subsecretaría de comercio e inversiones, Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO), 2009.

⁵² Domingo 08 de Febrero de 2009, Subsecretaría de Comercio e Inversiones, Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO)

2.5.1.4. Medidas de salvaguardia

Si un productor nacional considera que su industria está con dificultades para competir en el mercado interno como consecuencia del incremento significativo de las importaciones de un producto similar o directamente competidor al que produce, es importante que sepa que, aunque las mismas se realicen en "condiciones leales o normales", tiene los derechos de solicitar ante la autoridad investigadora del país, en este caso el MIPRO, la apertura de un proceso de investigación para determinar la posibilidad de aplicar medidas de salvaguardia.

Las medidas de salvaguardia son medidas de defensa comercial de "urgencia" contra las importaciones de productos determinados, independientemente de su procedencia, y que se pueden aplicar únicamente durante un período necesario para prevenir o reparar el daño y facilitar el reajuste de la industria nacional.

Las formas que pueden adoptar las medidas de salvaguardia son:

- a) Un aumento del derecho arancelario de importación.
- b) Una restricción de carácter cuantitativo (cuota o cupo de importación).
- c) Otra modalidad que considere adecuada la autoridad Investigadora.

El acuerdo sobre salvaguardias ("Acuerdo SG")⁵³ establece normas para la aplicación de medidas de salvaguardia de conformidad con el artículo XIX del GATT de 1994. Estas se definen como medidas "de urgencia" con respecto al aumento de las importaciones en determinados productos cuando esas importaciones hayan causado o amenacen causar un daño grave a la rama de producción nacional del miembro importador.

Esas medidas, que generalmente adoptan la forma de suspensión de concesiones u obligaciones, pueden consistir en restricciones cuantitativas de las importaciones o aumentos de los derechos por encima de los tipos consolidados. Constituyen, pues, uno de los tres tipos de medidas especiales de protección del comercio (los otros dos son las medidas antidumping y las medidas compensatorias) a las que pueden recurrir los miembros de la OMC.

Los principios rectores del acuerdo con respecto a las medidas de salvaguardia son los siguientes: deben ser temporales; sólo pueden imponerse cuando se determina que las importaciones causan o amenazan causar un daño grave a una rama de producción nacional competidora; se aplican (generalmente) de manera no selectiva (es decir, en régimen NMF o de la nación más favorecida); se liberalizan progresivamente mientras está en vigor; el miembro que las impone debe (en general) dar una compensación a los miembros cuyo comercio se ve afectado. Por consiguiente, las medidas de salvaguardia, a diferencia de las medidas antidumping y las compensatorias, no requieren una determinación de práctica "desleal", deben aplicarse en régimen NMF y deben ser "compensadas".

⁵³ Información técnica sobre salvaguardias, principios generales, Organización Mundial de Comercio, portal OMC.

2.5.1.5. Codificación Nandina

EL sistema de información arancelaria de importaciones del Ecuador fue concebido para conocer cual es el régimen al que debe acogerse la importación de una determinada mercancía, se basa en la Nomenclatura Arancelaria NANDINA la misma que a su vez es una ampliación del Sistema Armonizado de Clasificación de Mercancías (SA) emitido por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y adoptada por la Comunidad Andina de Naciones (CAN) a través de la Decisión 653⁵⁴.

El artículo 2 del Decreto 653 indica que la Nomenclatura NANDINA incluirá:

- a. La Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.
- b. Los desdoblamientos comunitarios de dicha Nomenclatura, denominados “sub-partidas NANDINA”.
- c. Las consideraciones generales y las notas complementarias de sección, de capítulo y de sub-partida NANDINA.

Cada sub-partida NANDINA está constituida por un código numérico de ocho dígitos⁵⁵:

Cuadro Nº 1. Detalle de secciones Nandina

	Nombre del nivel	Nivel de agregación
	Sección	
00.	Capítulo	2 dígitos
00.00	Partida	4 dígitos
00.00.00	Sub-partida sistema armonizado	6 dígitos OMC
00.00.00.00	Sub-partida regional	8 dígitos MERCOSUR

Fuente: Decisión 653 de la Comisión de la Comunidad Andina
Elaborado por: Galo Basantes Cuví

Como se puede observar en el Cuadro Nº 1, los dos (2) primeros identifican el capítulo; el tercero (3) y el cuarto (4) la partida; el quinto (5) y el sexto (6) las sub-partidas del sistema armonizado; y el séptimo (7) y octavo (8) las sub-partidas subregionales.

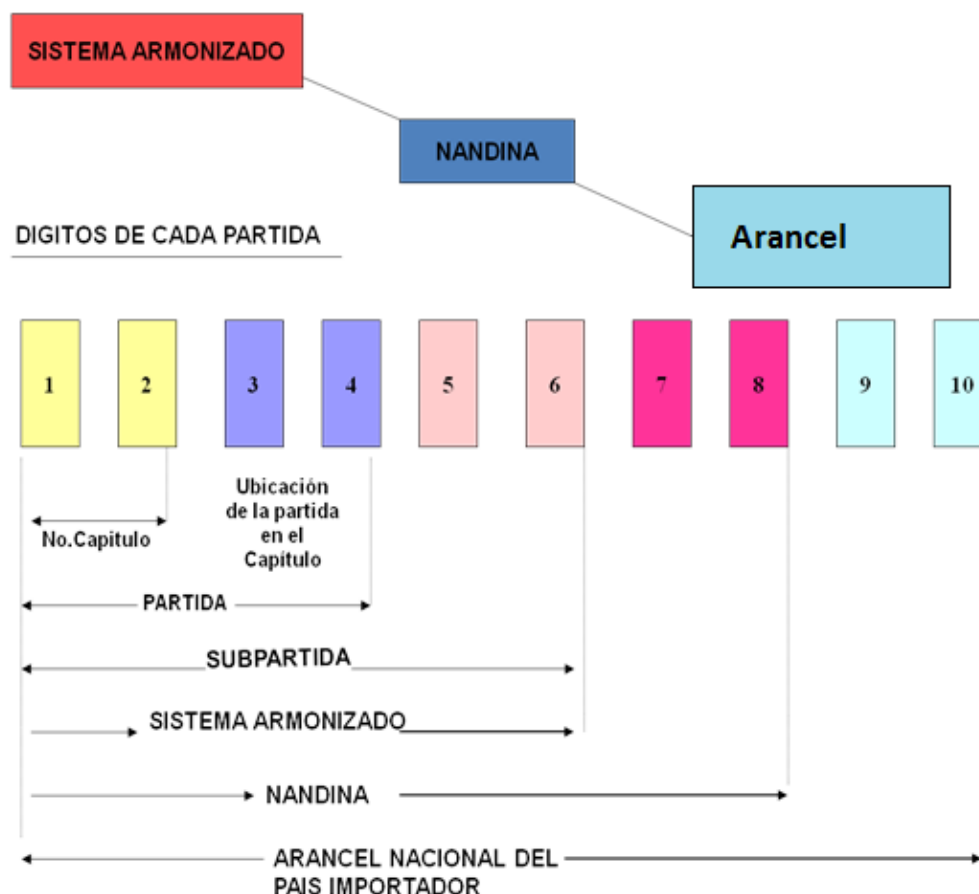
Las mercancías se identifican en la Nandina hacen referencia a los ocho (8) dígitos del código numérico que corresponda.

⁵⁴ Aprobada por la decisión 249 de la comisión del indicado acuerdo, publicada en la gaceta oficial del acuerdo de Cartagena, el 10 de agosto de 1989.

⁵⁵ Base de datos de comercio exterior del Banco Central, <http://www.bce.fin.ec/contenido.php?CNT=ARB0000203>.

Si una sub-partida del sistema armonizado no se ha subdividido por necesidades comunitarias, los dígitos séptimo (7) y octavo (8) serán ceros (00).

Ilustración Nº 12. Nomenclatura NANDINA



Fuente: "Clasificación arancelaria de las mercancías importadas y exportadas",
Realizado por: Soluciones en negocios internacionales Syscomer

2.5.1.6. Reglas generales para la interpretación de la nomenclatura arancelaria común

Según el Decreto Ejecutivo 740⁵⁶, la clasificación de mercancías en la nomenclatura se rige por los principios siguientes:

1. Los títulos de las secciones, de los capítulos o de los subcapítulos solo tienen un valor indicativo, ya que la clasificación se determina legalmente por los textos de las partidas y de las notas de sección o de capítulo y, si no son contrarias a los textos de dichas partidas y notas, de acuerdo con las reglas siguientes:

⁵⁶ COMEXI, Decreto Ejecutivo 740, publicado en el suplemento del Registro Oficial 213 de noviembre 16 de 2007 y decreto ejecutivo 867-A publicado en el segundo suplemento del Registro Oficial de febrero 18 de 2008.

- a) Cualquier referencia a un artículo en una partida determinada, alcanza al artículo incluso incompleto o sin terminar, siempre que estén presente las características esenciales del artículo completo o terminado. Alcanza también al artículo completo o terminado, o considerado como tal en virtud de las disposiciones precedentes, cuando se presente desmontado o sin montar todavía.
 - b) Cualquier referencia a una materia en una partida determinada, alcanza a dicha materia incluso mezclada o asociada con otras materias. Asimismo, cualquier referencia a las manufacturas de una materia determinada, alcanza también a las constituidas total o parcialmente por dicha materia. La clasificación de los productos mezclados o de los artículos compuestos se efectúa de acuerdo con los principios enunciados en la regla 3.
2. Cuando una mercancía puede clasificarse, en principio, en dos o más partidas por aplicación de la regla 2 b) o en cualquier otro caso, la clasificación se efectúan como sigue:
- a) La partida con descripción más específica tiene prioridad sobre las partidas de alcance más genérico. Sin embargo, cuando dos o más partidas se refiere, cada una, solamente a una parte de las materias que constituyen un producto mezclado o un artículo compuesto o solamente a una parte de los artículos en el caso de mercancías presentadas en juegos o surtidos acondicionados para la venta al por menor, tales partidas debe considerarse igualmente específicas para dicho producto o artículo, incluso si estas lo describe de manera más precisa o completa;
 - b) Los productos mezclados, las manufacturas compuestas de materias diferentes o constituidas por la unión de artículos diferentes y las mercancías presentadas en juegos o surtidos acondicionados para la venta al por menor, cuya clasificación no pueda efectuarse aplicando la regla 3 a), se clasificarán según la materia o con el artículo que les confiera su carácter esencial, si fuera posible determinarlo;
 - c) Cuando las reglas 3 a) y 3 b) no permitan efectuar la clasificación, la mercancía se clasificará en la última partida por orden de numeración entre las susceptibles de tenerse razonablemente en cuenta.
3. Las mercancías que no pueden clasificarse aplicando las reglas anteriores se clasifican en la partida que comprenden aquellas con las que tengan mayor analogía.
4. Además de las disposiciones precedentes, a las mercancías consideradas a continuación se les aplican las reglas siguientes:
- a) Los estuches para cámaras fotográficas, instrumentos musicales, armas, instrumentos de dibujo, collares y componentes similares, especialmente apropiados para contener un artículo determinado o un juego o surtido, susceptibles de uso prolongado y presentados con los artículos a los que son destinados, se clasifican con dichos artículos cuando sean de los tipos normalmente vendidos con ellos. Sin embargo, esta regla no se aplica en la clasificación de los componentes que confieran al conjunto su carácter esencial;

- b) Salvo lo dispuesto en la regla 5 a) anterior, los envases que contienen mercancías se clasifican con ellas cuando son de los tipos normalmente utilizados para esa clase de mercancías. Sin embargo, esta disposición no es obligatoria cuando los envases son susceptibles de utilizarse razonablemente de manera repetida.
5. La clasificación de mercancías en las sub-partidas de una misma partida está determinada legalmente por los textos de las sub-partidas y de las notas de sub-partida así como, mutatis mutandis, por las reglas anteriores, bien entendido que solo pueden compararse sub-partidas del mismo nivel. A efectos de la regla, también se aplican las notas de sección y de capítulo, salvo disposición en contrario.

En esta investigación se hace referencia a **la sección XVII capítulo 87, partida 8703000000**:

Capítulo 87

Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios⁵⁷

Tabla Nº 2. Detalle de partida vehículos automóviles

NANDINA	Descripción	Tipo partida	Unidad medida	Perecible	Autorización para importar	Autorización para exportar
8703000000	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte	Capitulo	Número de unidades / art. (u)	NO	Habilitada	Habilitada

Fuente: Base de datos comercio exterior del Banco Central del Ecuador
Elaborado por Galo Basantes Cuví

El marco teórico presentado trata de abarcar de la manera más consolidada los fundamentos para entender el movimiento de las variables en la aplicación de políticas comerciales que afectan al precio y a la cantidad del producto, que para la presente investigación constituye los automóviles nuevos.

⁵⁷ Base de datos de comercio exterior del Banco Central, <http://www.bce.fin.ec/contenido.php?CNT=ARB0000203>.

Capítulo III. El sector automotriz ecuatoriano

3.1. Introducción

Para el año 2012, el sector automotriz constituye una parte importante de las actividades de la economía ecuatoriana, y es a partir del año 2000 cuando inició su recuperación previa la crisis económica en el año 1999 que afrontó el Ecuador por la contracción de la demanda y por la inestabilidad del sistema financiero. Posterior a este año, el país presenta una estabilidad económica debido al modelo de dolarización implementado, lo cual permitió anular la incertidumbre que años anteriores se percibía debido al tipo de cambio.

En efecto, este modelo permite mantener la credibilidad en la gestión futura, dinamizar las inversiones y llegar a niveles importantes de crecimiento económico. En este sentido la dolarización y las reformas estructurales que le acompañan jugaron un rol importante sobre la dinamización de todos los sectores de la economía.⁵⁸

Para el desarrollo del presente capítulo se iniciará con una breve introducción de los orígenes de la industria automotriz en el Ecuador para posteriormente continuar con una exposición de series históricas de datos, que están segmentado en dos parte, en este capítulo la información previa al período de análisis, es decir, anterior al año 2007 y en el capítulo IV datos del período de estudio 2007-2010.

Los datos que se presentan son ventas de vehículos nuevos y variables económicas que influyen en el comportamiento del sector automotriz. Al finalizar el capítulo se exponen los principales cambios ocurridos en la política arancelaria sobre la partida de automóviles, en el período 2007-2010.

3.2. Orígenes de la industria automotriz en el Ecuador

Según la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana conocida por sus siglas CINAIE, la producción automotriz en el Ecuador empieza en la década de los años 50, cuando empresas del sector metalmeccánico y del sector textil comienzan la fabricación de algunos componentes automotrices, tales como carrocerías, asientos para buses y algunas partes y piezas metálicas. Además, señala que por la década de los 60, con las leyes de fomento se incursiona en la fabricación de otros elementos de alta reposición y de uso común dentro de la amplia gama de marcas y modelos de vehículos existentes en el país.

En el año 1973, comienza la fabricación de vehículos en el Ecuador, con un total de 144 unidades de un solo modelo, el Andino, ensamblado por AYMESA hasta el año 1980.

⁵⁸ Cabezas, Maritza, La dolarización en el Ecuador, Banco Central del Ecuador, 2001, investigación técnica, pág. 44.

Fotografía N° 1. Vehículo producido en 1973



Fuente: Página web la Industria

Elaborado por: CINAIE⁵⁹

La producción total de vehículos superó las 5.000 unidades durante la década de los años setenta.

En el año 1988, con el plan del vehículo popular la producción se incrementó en 54,21%, pues se pasó de 7.864 vehículos producidos en 1987 a 12.127 vehículos en 1988.

En 1992 se perfecciona la zona de libre comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela, se abren las importaciones de vehículos, y Ecuador inicia las exportaciones. En el año 1993, se firma el primer convenio de complementación en el sector automotor que fue modificado en el año 1999 para adecuarlo a los compromisos con la OMC. El convenio automotor según la CINAIE se convirtió en política nacional para el sector, y se considera el motor para el desarrollo de la industria del ensamblaje y producción de autopartes.

Para el año 2011, la Cámara de Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAIE) indica que existen tres ensambladoras de vehículos en el Ecuador, con las marcas: Chevrolet, Kia y Mazda que conforman la cadena productiva en la que participan al menos 14 ramas de actividad económica, de acuerdo con la clasificación CIU, entre las cuales se encuentran la metalmecánica, petroquímica (plástico y caucho), textil, servicios y transferencia tecnológica.

En esta manera la industria del ensamblaje ha posibilitado la producción local de componentes, partes, piezas e insumos en general lo que significa el establecimiento de bases tecnológicas para la fabricación de muchos otros productos conexos a los automotores y las maquinarias y herramientas necesarias para producirlos.

⁵⁹ CINAIE, ¿Qué es la industria automotriz?, página web <http://www.cinae.org.ec>

Fotografía N° 2. Ensambladora de vehículos en el Ecuador



Fuente: Pagina web la Industria
Elaborado por: CINAIE

Es importante acotar sobre el aporte de la industria automotriz a la economía ecuatoriana, la cual se ha dado en base a la transferencia de conocimientos, el desarrollo de las empresas conexas y el aporte de nuevas tecnologías que marcas de prestigio internacional han contribuido durante los últimos 40 años.

3.3. Importancia del sector automotriz en la economía nacional

La industria automotriz es una de las industrias más competitivas del mundo, y es objeto del presente estudio presentar su participación frente a variables económicas como el producto interno bruto.

3.3.1. Contribución al PIB hasta el año 2006

El transporte terrestre, el proceso del ensamble de vehículos, la fabricación de auto partes y la comercialización de vehículos son las principales ramas que conforman el sector automotriz en el Ecuador.

Estas ramas representaron el 9,45 del producto interno bruto durante la década de 1990 al 2000.

Estas actividades en su conjunto representaron el 8,10%, en promedio, a partir del año 2001 como se puede apreciar en el Cuadro N° 2.

CUADRO Nº 2. Participación del sector automotriz en el PIB
(Miles de dólares)

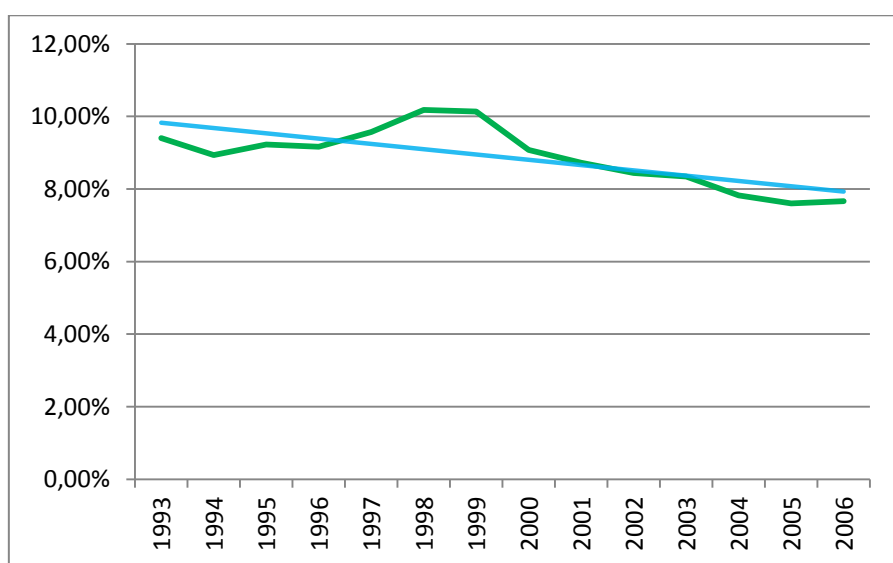
Industria/Años	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Fabricación de equipo de transporte	\$79.826	\$79.127	\$76.598	\$62.615	\$60.651	\$55.559	\$10.896
Industrias manufactureras n.c.p.	\$18.412	\$21.200	\$25.200	\$26.211	\$30.491	\$24.576	\$7.207
Transporte, almacenam y comunic.	\$1.257.753	\$1.252.027	\$1.309.415	\$1.351.732	\$1.463.008	\$1.601.106	\$1.596.991
TOTAL SECTOR AUTOMOTRIZ	\$1.355.991	\$1.352.354	\$1.411.213	\$1.440.558	\$1.554.150	\$1.681.241	\$1.615.094
PRODUCTO INTERNO BRUTO (pc)	\$14.426.491	\$15.135.880	\$15.295.753	\$15.719.595	\$16.232.927	\$16.514.237	\$15.933.355
Contribución al PIB	9,40%	8,93%	9,23%	9,16%	9,57%	10,18%	10,14%

Industria/Años	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Fabricación de equipo de transporte	\$58.672	\$64.697	\$63.982	\$69.005	\$69.782	\$77.881	\$88.005
Industrias manufactureras n.c.p.	\$5.636	\$4.095	\$4.253	\$4.201	\$4.406	\$4.878	\$5.901
Transporte, almacenam y comunic.	\$1.412.994	\$1.419.827	\$1.421.028	\$1.447.032	\$1.477.039	\$1.510.995	\$1.590.241
TOTAL SECTOR AUTOMOTRIZ	\$1.477.302	\$1.488.619	\$1.489.263	\$1.520.238	\$1.551.227	\$1.593.754	\$1.684.147
PRODUCTO INTERNO BRUTO (pc)	\$16.282.908	\$17.057.245	\$17.641.924	\$18.219.114	\$19.827.114	\$20.965.934	\$21.962.131
Contribución al PIB	9,07%	8,73%	8,44%	8,34%	7,82%	7,60%	7,67%

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Galo Basantes Cui

De igual manera se observa en el Gráfico Nº 1 la evolución de la participación del sector automotriz, que en conjunto frente al PIB presenta una tendencia positiva de crecimiento durante los 15 años tomados para la muestra.

Gráfico Nº 1. Evolución de la participación del sector automotriz en el PIB
(Porcentaje de participación)



Fuente: Base de datos Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Galo Basantes Cui

3.3.2. Importación de vehículos 2000- 2006

La estabilidad económica que trajo la dolarización permitió un crecimiento del rubro de importaciones en el año 2000. En el 2001, el valor de las importaciones crecen en 261%, gracias a la demanda represada de los dos años anteriores a éste, y la desconfianza por parte de los consumidores hacia el sistema financiero lo cual provocó que la población ecuatoriana con poder adquisitivo prefiriera invertir en bienes de capital, principalmente vehículos. Esta tendencia se repitió en el 2002, año en cual las importaciones crecieron en 27%.

En los siguientes cuatro años, es decir desde 2003 hasta el 2006, no se ha podido alcanzar los niveles de importaciones de vehículos de los años anteriores (2001 y 2002), como se observa en la Cuadro Nº 3, cuando existió un crecimiento promedio del 10%. En los años 2002, 2005, y 2006 son los períodos que denotan mayor crecimiento como indica el Gráfico Nº 2.

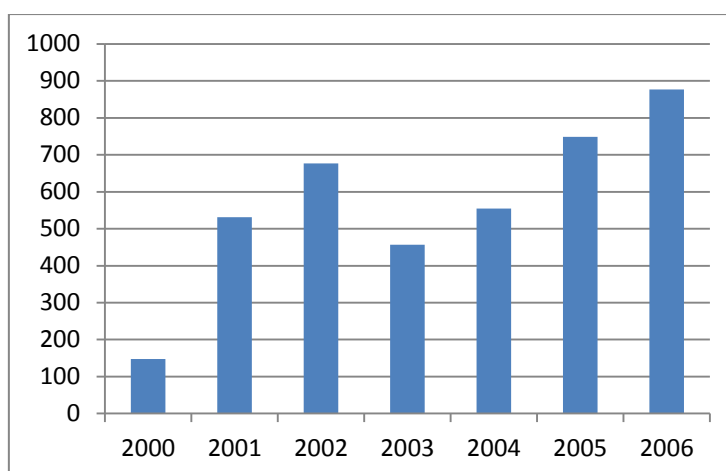
Cuadro Nº 3. Importaciones de vehículos período 2000-2006
(Miles de USD \$ CIF)

Año	Importación vehículos
2000	147.189
2001	530.866
2002	676.655
2003	457.094
2004	554.853
2005	748.701
2006	876.741

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

Gráfico Nº 2. Importación de vehículos período 2000-2006
(Miles USD \$ CIF)



Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

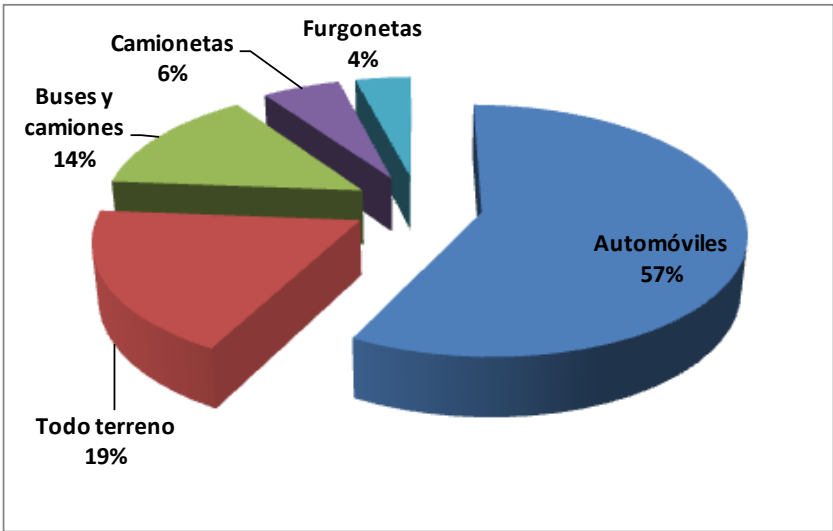
Para el año 2005, la composición de la importación en el sector automotriz está principalmente compuesta en su mayoría por vehículos (57%) como indica el Gráfico N° 3, seguida por vehículos tipo todo terreno (18%), buses y camiones (14%); y, camionetas y furgonetas menor del 10% datos referidos en el Cuadro N° 4.

**Cuadro N° 4. Importación por tipo de vehículo
(Año 2005)**

Tipo	Importación (Unidades)	Porcentaje (%)
Automóviles	31.870	57,62
Todo terreno	10.301	18,62
Buses y camiones	7.755	14,02
Camionetas	3.138	5,67
Furgonetas	2.246	4.06

Fuente: CINAIE
Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

**Gráfico N° 3. Importación por tipo de vehículo
(Año 2005)**



Fuente: CINAIE
Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Para el año 2006 la composición de la importación en el sector automotriz está principalmente compuesta por vehículos (53%) como se observa en el Gráfico N° 4, seguida por vehículos tipo todo terreno (20%), buses y camiones (16%); y el segmento de camionetas y furgonetas menor del 10% datos demostrados en el Cuadro N° 5.

**Cuadro Nº 5. Importación por tipo de vehículo
(Año 2006)**

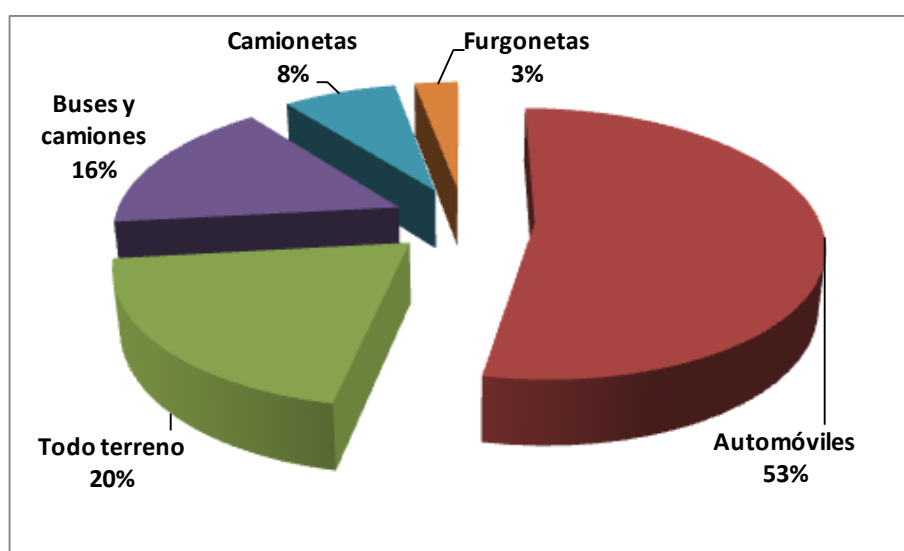
Tipo	Importación (Unidades)	Porcentaje (%)
Automóviles	30.525	53,11
Todo terreno	11.555	20,10
Buses y camiones	9.339	16,25
Camionetas	4.379	7,62
Furgonetas	1.678	2,92

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Bsantes Cuvi

En comparación del año anterior, el 2006 mantiene un mismo orden en preferencias del consumidor ecuatoriano con variaciones pequeñas en el porcentaje de cada segmento como muestra el Gráfico Nº 4.

**Gráfico Nº 4. Importación por tipo de vehículo
(Año 2006)**



Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Es importante señalar que más del 77% de los vehículos provienen de cuatro países: Corea, 36,14%; Colombia, 20,33%; Japón y Brasil 13,19%, como se puede observar en el Cuadro Nº 6.

Otros países como Chile, Brasil, Venezuela, México, Alemania, Argentina, Estados Unidos, entre otros, tienen una participación de las importaciones de vehículos ecuatorianas inferior a un dígito, desde el 1% al casi 8%.

**Cuadro Nº 6. Importación de vehículos por país (top 10)
(Año 2005)**

País	Importación (Unidades)	Porcentaje
Corea	19.990	36,14
Colombia	11.243	20,33
Japón	7.294	13,19
Brasil	3.937	7,12
Chile	3.628	6,56
Venezuela	2.764	5,00
México	2.413	4,36
Alemania	910	1,65
Argentina	724	1,31
EE.UU.	645	1,17
Otros	1.762	3,19

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Para el año 2006, el 70% de las importaciones se mantienen en los tres principales países mencionados para el año 2005 (Cuadro Nº 7): Corea, Colombia, Japón y Brasil 7,12% en el 2005, baja al 4,5% al igual que Chile del 6,56% al 3,14% en el 2006

**Cuadro Nº 7. Importación de vehículos por país (top 10)
(Año 2006)**

País	Importación (Unidades)	Porcentaje (%)
Corea	18.846	32,79
Colombia	10.945	19,04
Japón	9.809	17,07
Venezuela	2.995	5,21
Brasil	2.589	4,50
México	1.951	3,39
EE.UU.	1.947	3,39
Chile	1.804	3,14
Argentina	1.139	1,98
Otros países < 1000 unidades	5.451	9,48

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

En el año 2005, las tres marcas que predominan en el mercado ecuatoriano son (Cuadro Nº 8): Chevrolet, Hyundai y Toyota.

Marcas como Kia, Nissan, Volkswagen, Hino, Ford, Peugeot, Renault, entre otros poseen un porcentaje menor en la participación como indica el Cuadro Nº 8.

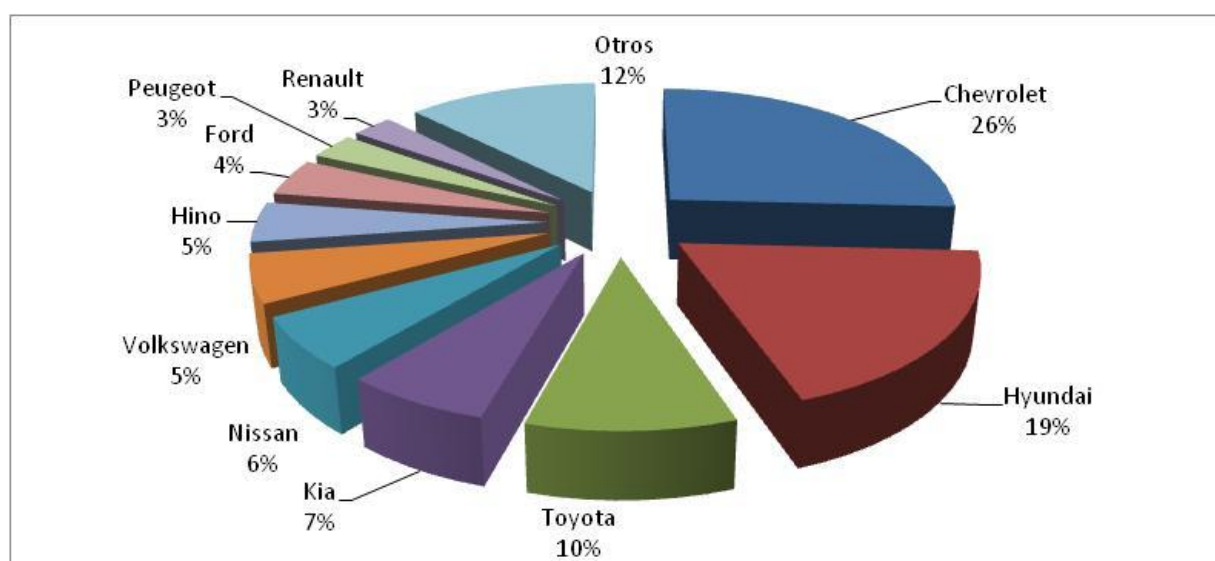
**Cuadro Nº 8. Importación de vehículos por marca (top 10)
(Año 2005)**

Marca	Importación (Unidades)	Porcentaje (%)
Chevrolet	14.286	25,83
Hyundai	10.455	18,90
Toyota	5.327	9,63
Kia	3.736	6,75
Nissan	3.307	5,98
Volkswagen	3.104	5,61
Hino	2.592	4,69
Ford	2.42	4,38
Peugeot	1.674	3,03
Renault	1.491	2,70
Otros	6.918	12,51

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

**Gráfico Nº 5. Importación de vehículos por marca (top 10)
(Año 2005)**



Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

Para el año 2005, Chevrolet lleva la delantera en la posición del mercado nacional con 26% (Gráfico Nº 5), seguida por Hyundai y Toyota. Únicamente Kia, Nissan, Volkswagen e Hino, poseen un porcentaje entre 7% y 5% de participación.

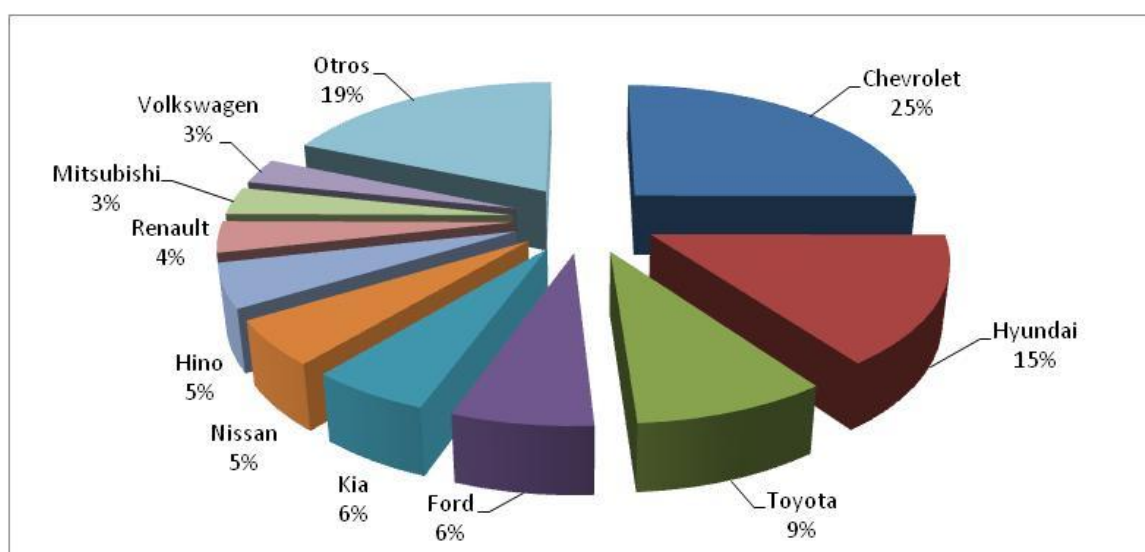
**Cuadro Nº 9. Importación de vehículos por marca (top 10)
(Año 2006)**

Marca	Importación (Unidades)	Porcentaje
Chevrolet	14.399	25,05
Hyundai	8.611	14,98
Toyota	5.151	8,96
Ford	3.763	6,55
Kia	3.194	5,56
Nissan	3.018	5,25
Hino	2.944	5,12
Renault	2.095	3,64
Mitsubishi	1.862	3,24
Volkswagen	1.722	3,00
Otros	10.717	18,65

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

**Gráfico Nº 6. Importación de vehículos por marca (top 10)
(Año 2006)**



Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

Para el año 2006, Chevrolet se mantiene al frente en la posición del mercado nacional con 25% (Gráfico Nº 6), 1% menos que el año 2005, seguida por Hyundai y Toyota, como se observa en el Cuadro Nº 9.

El sector automotriz representa dentro de la composición del producto interno bruto un porcentaje importante. Durante los primeros años de la década anterior este sector ha tenido un crecimiento substancial, como se ha podido observar de igual manera en la evolución de las importaciones. La

dinámica de la variable proporciona en el consumidor una variedad en la gama de marcas y modelos originarios de diversos países.

3.3.3. Participación de las importaciones en el mercado nacional 2000-2006.

A partir del año 2000 , el sector automotriz registra una participación importante en el mercado ecuatoriano y las ventas de vehículos se incrementan paulatinamente, debido a la estabilización de la moneda principalmente. La composición de la demanda nacional de vehículos está compuesta de la producción nacional y las importaciones realizadas.

Cuadro Nº 10. Composición del mercado de vehículos (Años 2001-2006)

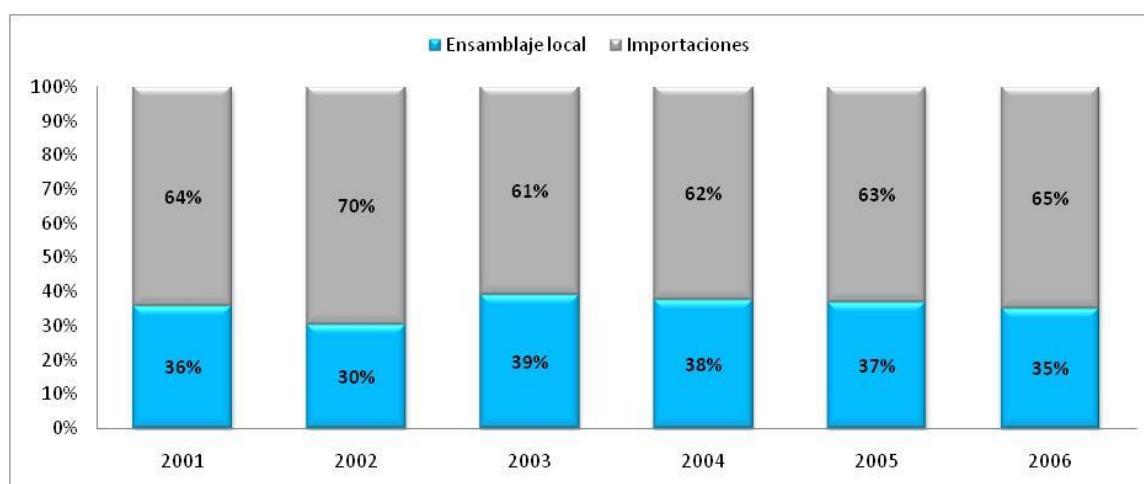
Año	Ensamblaje local	Porcentaje	Importaciones	Porcentaje	Total
2001	20.316	35,67	36.634	64,33	56.950
2002	21.047	30,34	48.325	69,66	69.372
2003	22.768	39,19	35.327	60,81	58.095
2004	22.230	37,58	36.921	62,42	59.151
2005	29.528	36,72	50.882	63,28	80.410
2006	31.496	35,17	58.062	64,83	89.558

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

En el Cuadro Nº 10, se puede observar que la participación de las importaciones duplica a la participación de las unidades producidas localmente, este porcentaje se mantiene en el período 2001-2006 como se observa en el Gráfico Nº 7.

Gráfico Nº 7. Composición del mercado de vehículos (Años 2001-2006)



Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Previo al análisis en el impacto que han tenido las importaciones de vehículos en el período 2007-2010, es fundamental presentar las principales resoluciones emitidas, las que han afectado

directamente al sector automotriz, clasificadas por año de la emisión y por el objeto por el que fueron creadas.

Como se señaló al inicio del capítulo, los problemas en balanza de pagos ocasionaron que el gobierno nacional adopte diferentes políticas económicas con la finalidad de reducir la salida de divisas, una de ellas fue la modificación de la política arancelaria sobre las importaciones de algunos productos, uno de los sectores fue el automotriz.

3.4. Importaciones del Ecuador entre 2007-2010

La política arancelaria es un instrumento de política económica que aplican los diferentes estados, definiendo así una estructura del arancel, donde las medidas tienen incidencia en el comportamiento comercial del país sobre las mercancías que ingresan o salen.

En el Ecuador, durante el año 2006 se registró un superávit en la balanza comercial que ascendió a USD 1.449 millones⁶⁰, y a partir del año 2006 el valor empieza a caer paulatinamente, registra USD1.415 millones para el 2007 y USD 910 millones para el 2008.

Las exportaciones estaban estancadas y las importaciones empezaron a incrementarse. Esto provocó un deterioro de la balanza comercial ecuatoriana a partir del 2007.

En ese mismo lapso, las importaciones aumentaron 11,4%, y llegaron a USD 8.065 millones, lo cual causó en el deterioro de la balanza comercial.

Adicionalmente, el presidente Rafael Correa anunció el 12 de diciembre del 2008 que, Ecuador entraba en moratoria de su deuda correspondiente a los bonos global 12, cuando debía pagar 30,6 millones de dólares de intereses vencidos. En rueda de prensa en Guayaquil, el mandatario señaló que "di la orden de que no se paguen esos bonos"⁶¹.

Esto provocó en el Ecuador, el efecto de no recibir préstamos del exterior por haber incrementado el riesgo país al realizar el anuncio del no pago de la deuda, lo que ahondó la crisis que la balanza de pagos presentaba y puso a la dolarización en riesgo.

Es importante mencionar una alternativa tomada por el Gobierno Nacional, fue implementar el impuesto a la salida de divisas (ISD), el que se creó bajo la Ley Reformativa para la Equidad Tributaria en el Ecuador, el 29 de diciembre de 2007⁶². Cuyo objetivo era desincentivar la salida de divisas, aumentar la liquidez, fomentar el ahorro y, principalmente, solucionar los problemas de la balanza comercial no petrolera.

Para el año 2008 el ISD era el 0.5% hasta llegar en el año 2010 al 2% como se indica el Cuadro N° 11; es decir, que para el año 2009 se incrementó en el 100% y para el año 2010 se incrementó al 200%. Las recaudaciones por concepto de salida de divisas tuvieron un importante crecimiento en el año

⁶⁰ Datos del Banco Central del Ecuador

⁶¹ "Ecuador anuncia moratoria de deuda externa"; diario el UNIVERSO, 12 de Diciembre 2008.

⁶² Datos del Servicio de Rentas Internas SRI

2009 del 506%, mientras que para el 2010 fue el 97%, pero esto ocasionó que el monto por salida de capitales entre el año 2010 y el año 2009 no tenga una variación importante.

Cuadro N° 11. Impuesto a la salida de divisas

Años	Base imponible ISD %	Variación (%)	Recaudación por concepto de ISD (millones USD)	Variación (%)	Salida de capital (millones USD)	Variación (%)
2008	0,5	-	31	-	6.282	-
2009	1,0	100	188	506	18.829	200
2010	2,0	100	371	97	18.566	-1

C

Con estas cifras y frente al panorama de una crisis en la balanza comercial, el Gobierno central implementó mecanismos de política arancelaria que permiten afrontar estos indicadores, entre los cuales se incluyeron ciertas restricciones y prohibiciones a las importaciones de productos suntuarios, como celulares, perfumes, chocolates y algunos bienes del sector automotriz.

3.5. Exportaciones del Ecuador entre 2005-2010

Del total de la oferta del mercado ecuatoriano las exportaciones representan para el año 2005 el 16%, los años 2006 n y 2007 reflejan un crecimiento importante, contrario a los siguientes años donde esta participación tiende a decrecer como se muestra en el Cuadro N°12.

**Cuadro N° 12. Participación % de exportaciones sobre la oferta de vehículos
(2005-2010)**

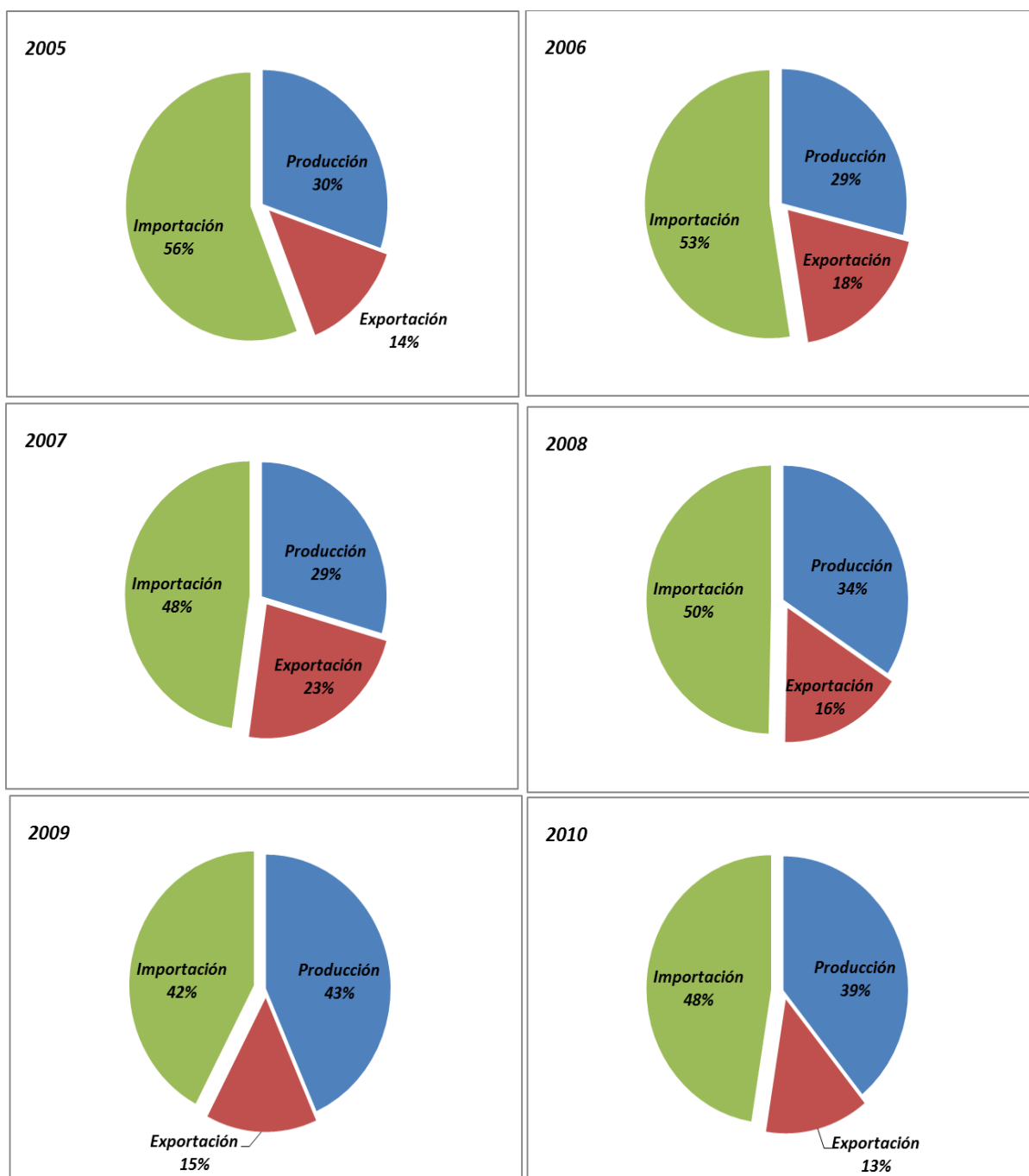
Oferta (Unidades)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Producción	43.393	51.763	59.290	71.210	55.561	76.252
Exportación	(13.481)	(20.283)	(25.916)	(22.774)	(13.844)	(19.516)
Importación	55.310	57.476	54.101	70.322	40.649	68.874
Total General	85.222	88.956	87.475	118.758	82.366	125.610
Participación (%) Exportaciones sobre el total de la Oferta	15,82	22,80	29,63	19,18	16,81	15,54

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

En el Gráfico N°8 se presenta el total de la oferta de vehículos en el Ecuador desde el año 2005 hasta el año 2010, con el porcentaje de participación según su procedencia, es decir, los provenientes de las importaciones, los destinados a las exportaciones y los que provienen de la producción nacional.

Gráfico N° 8. Oferta de Vehículos.
Participación % de importaciones, Producción y Exportaciones
(2005-2010)



Fuente: CINA E

Elaborado por: Galo Basantes Cuv

Las principales ensambladoras nacionales son OMNIBUS BB, AYMESA y MARESA. Para los años 2005 y 2006 únicamente OMNIBUS BB realizaba exportaciones desde el Ecuador, es decir 13.481 y 20283 unidades respectivamente. A partir del año 2007, AYMESA inicia el proceso de exportación y de igual manera MARESA a partir del año 2010, como se puede observar en el Cuadro N° 13.

Cuadro N° 13. Exportaciones por año (Unidades)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
AYMESA	-	-	7.224	5.082	3.845	8.137
MARESA	-	-	-	-	-	1.280
OMNIBUS BB	13.481	20.283	18.692	17.692	9.999	101.099
Total Exportaciones	13.481	20.283	25.916	22.774	13.844	110.516

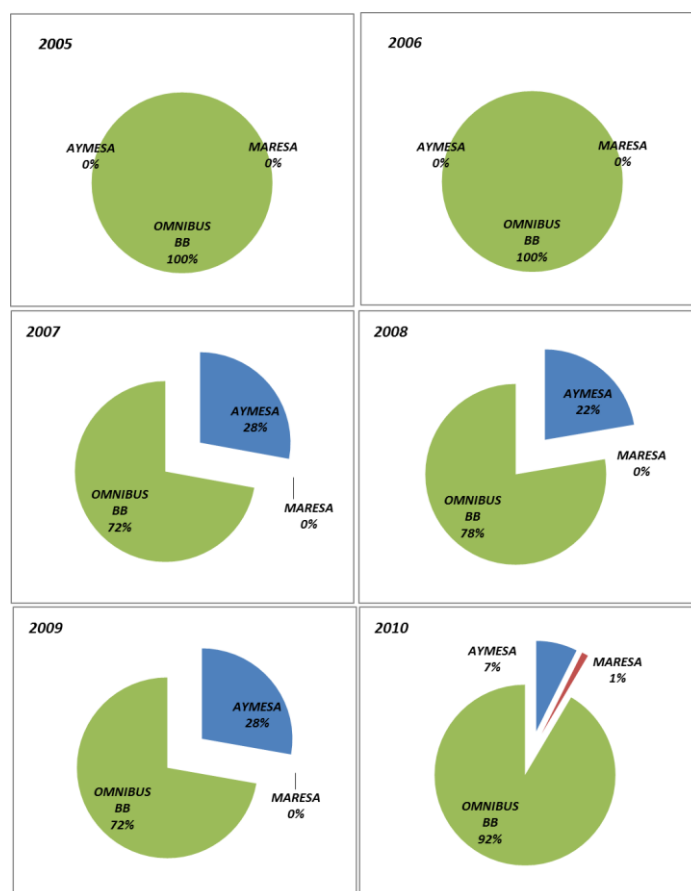
Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

En los años 2005 y 2006 la empres OMNIBUS BB, posee el 100% de las exportaciones nacionales, y durante de los años 2007,2008 y 2009 mantienen un porcentaje de participación importante; 72,13%; 77,69% y 72,23% respectivamente, como se puede observar en el Gráfico N°9, mientras que en el año 2010 su participación baja al 51,51%

Por otro lado, AYMESA, durante el mismo período de análisis 2007-2009 presenta una participación de 27,87%; 22,31%; y 27,77% respectivamente sin mayores variaciones, pero para el año 2010 su participación sube al 41,69%; para este mismo año cuando AYMESA inicia su participación en las exportaciones con el 6,56%

Gráfico N° 9. Participación de exportaciones por ensambladora (Año 2005-2010)



Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

**Cuadro N° 14. Evolución de las exportaciones por año
(2005-2010)**

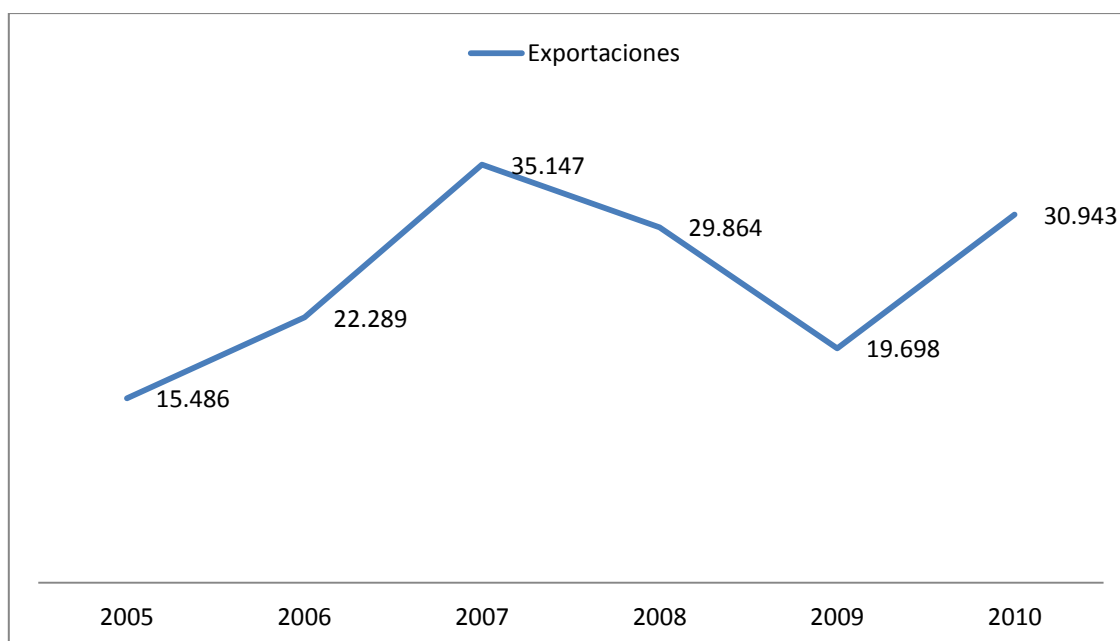
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Exportaciones	15.486	22.289	35.147	29.864	19.698	30.943
Variación USD		6.803	12.858	(5.283)	(10.166)	11.245
Variación (%)		43,93%	57,69%	-15,03%	-34,04%	57,09%

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

EL Cuadro N° 14 y el Gráfico N° 10, muestran la evolución de las exportaciones desde el año 2005 hasta el año 2010. EN los años 2006 y 2007 se observa un crecimiento importante del 43,93% y del 57,69% respectivamente. Mientras que para el año 2008 se observa una disminución el 15,03%, y para el 2009 del 34,04% afectados de igual manera por las medidas comerciales en el incremento de los aranceles de las importaciones de partes y piezas de vehículos, En el año 2010, las exportaciones tienen una recuperación, llegando a exportar 30,943 unidades, levemente supera las del año 2008 y por debajo de las exportaciones reportadas en el 2007.

**Gráfico N° 10. Evolución de las exportaciones por año
(2005-2010)**



Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

**Cuadro N° 15. Exportaciones por ensambladora
(Años 2005-2010)**

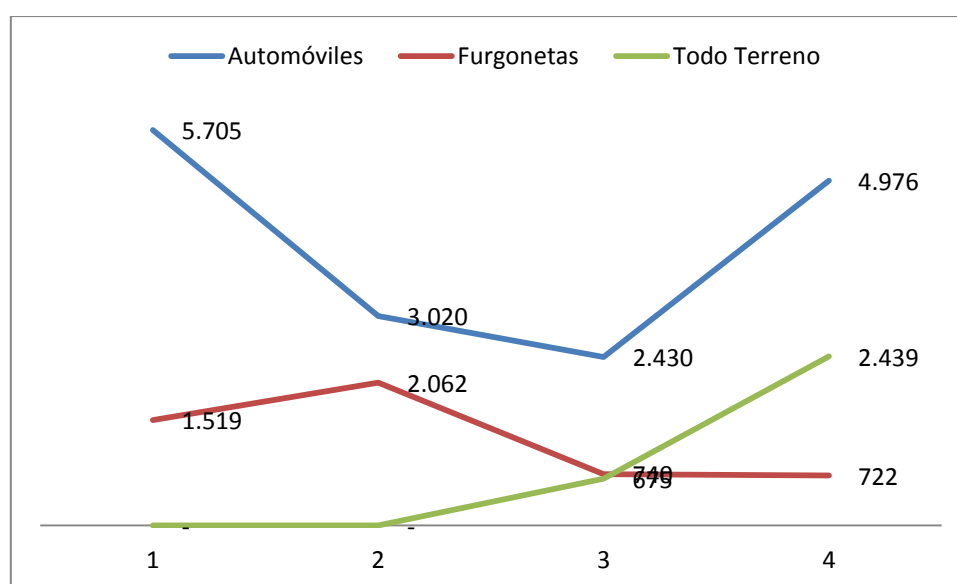
Ensambladora	Tipo de vehículo	2005	2006	2007	2008	2009	2010
AYMESA	Automóviles	-	-	5.705	3.020	2.430	4.976
	Furgonetas	-	-	1.519	2.062	740	722
	Todo Terreno	-	-	-	-	675	2.439
Total AYMESA		-	-	7.224	5.082	3.845	8.137
MARESA	Camionetas	-	-	-	-	-	1.280
Total MARESA		-	-	-	-	-	1.280
OMNIBUS BB	Automóviles	4.670	4.170	657	449	-	-
	Furgonetas	5.690	11.325	13.871	11.903	4.809	5.625
	Todo Terreno	3.121	4.788	4.164	5.190	5.190	4.474
	Chasis FTR	-	-	-	150	-	-
Total OMNIBUS		13.481	20.283	18.692	17.692	9.999	10.099
Totas Exportaciones		13.481	20.283	25.916	22.774	13.844	19.516

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

Desde el año 2007, la compañía AYMESA destina su mayor porcentaje de exportaciones en el tipo de vehículos tipo automóviles, para el año 2007 este segmento representa el 79% versus el 21% correspondiente al segmento de furgonetas. Para el año 2009, inicia las exportaciones de vehículos tipo todo terreno, con un 18% del total de exportaciones, automóviles con el 63% y furgonetas con el 19%, siendo este último segmento el más afectado. Para el año 2010, el segmento de vehículos tipo todo terreno afianza su participación con el 30%, vehículos con el 61% y el segmento de furgonetas siguen cayendo hasta el 9%. Esta evolución se presenta en el Gráfico N°11.

**Gráfico N° 11. Exportaciones por Ensambladora (AYMESA)
(Años 2005-2010)**



Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

Las exportaciones de MARESA en el año 2010 corresponden al 100% del segmento de camionetas.

La Empresa OMNIBUS BB se concentra en la exportación de vehículos tipo camionetas; 67%, 2007; 60%, 2008; 40%, 2009; y 46% 2010. El segundo segmento más importante para OMNIBUS BB, es el de vehículos tipo todo terreno con: 20%, 2007; 26%, 2008; y 37%, 2010. El segmento de automóviles se observan únicamente para los años 2007 y 2008 con el 3% y el 2% respectivamente.

**Cuadro Nº 15. Exportaciones por país de destino
(2007-2010)**

País	2007	2008	2009	2010
Colombia	13.671	14.315	9.868	12.608
Venezuela	12.245	7.189	2.994	6.897
Chile	-	1.120	979	-
Haití[i]	-	150	-	-
R. Dominicana	-	-	3	11
Total Exportaciones	25.916	22.774	13.844	19.516

Fuente: CINA E

Elaborado por: Galo Basantes Cuv i

Los principales países de destino de las exportaciones de vehículos son Colombia con un promedio del 62% en el período 2007-2010, seguido por Venezuela con el 36%. Mientras que Chile, Haití y República Dominicana representan el 3%.

3.6. Principales cambios en la política arancelaria sobre la partida de automóviles 2007-2010

Para afrontar el déficit en balanza comercial, el Gobierno Nacional a finales del año 2007 notificó que se tomarían algunas políticas de regulación que permitiesen mermar esta brecha. Una de las cuales fue la política comercial arancelaria a diferentes productos. En el desarrollo de este capítulo se presenta una recopilación de las resoluciones emitidas por el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI) y el Comité de Comercio Exterior (COMEX).

Para este año las medidas arancelarias adoptadas no tuvieron impacto importante en las importaciones del sector automotriz, como sucedió con otros productos, al contrario la Resolución 393 fue favorable para el sector, pues presentó un crecimiento del 2% en referencia al año 2006.

La Norma legal indicada en la resolución 379 menciona en el inciso 17:

Reglamento a la Ley de Caminos de la República del Ecuador.- Art. 38.- (Artículo sustituido por Decreto Ejecutivo No. 2044, Registro Oficial 515 de 30 de Agosto de 1994.- Previamente a concederse los permisos de importación de los vehículos de que trata el Artículo 23, se requerirá la autorización respectiva conforme a las regulaciones de Junta Monetaria. No se autorizará la

importación de vehículos que excedan de los pesos y dimensiones previstos por este Reglamento, a menos que sean destinados para trabajos y circulación fuera de los caminos públicos.

El interesado en importar vehículos de peso bruto vehicular superior a 5.000 Kg., a más de los permisos de importación, en los que constarán los datos del vehículo o vehículos, deberá presentar los catálogos o los certificados autenticados del fabricante, en los que consten las especificaciones técnicas, a fin de que sea posible la constatación de los pesos, dimensiones y más características permitidas según este Reglamento. Si el vehículo a importarse cumple las normas, la autorización será concedida.

La resolución No 393 es un dictamen favorable para diferimiento arancelario al 0% para CKD, chasises y vehículos conforme el programa de renovación del parque automotor del Gobierno Nacional, que fue adoptada el 13 septiembre del 2007 por el COMEXI. Este programa fue denominado plan RENOVA.

El sector automotriz solicitó en el año 2008 y en reiteradas ocasiones el apoyo del gobierno nacional para reducir los impactos que las medidas arancelarias tendrían en el sector. Se firmó un convenio entre los grupos de importadores y el Estado en el cual se acordó establecer una medida de auto regulación de importaciones. A pesar de los acuerdos planteados estas medidas conllevaron efectos negativos al sector, en especial por el crecimiento de la demanda nacional que afecta a las empresas conexas inclusive, llegó a ser susceptible la variable del empleo en este sector. De igual manera, existieron problemas por el cambio de órdenes de compra colocadas con los fabricantes, llevó también consigo el efecto de la desaceleración de la renovación del parque automotor. Para este año se presentan dos resoluciones del COMEXI hacia el sector automotriz.

Como se mencionó al inicio del capítulo, gran parte de las ventas está compuesta por el segmento de vehículos importados en comparación de la producción nacional. Consecuencia de las restricciones vista en este segmento, las importaciones de vehículos se vieron afectadas, cuyos datos históricos son presentados en el capítulo siguiente para confirmar el análisis expuesto. Para el año 2009 el COMEXI presenta 35 resoluciones que se encuentran detallados en los anexos de esta investigación.

En el 2010 las importaciones de vehículos muestran una recuperación en comparación al año 2009, donde la política arancelaria fue más restrictiva, esto se debe principalmente a una mayor liquidez en el sistema financiero, un crecimiento en el gasto fiscal y el impulso que ha generado el incremento de la oferta crediticia.

De acuerdo a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), la aplicación de la salvaguarda y la reducción de las importaciones conllevaron varios efectos negativos para el sector automotriz. El efecto directo para el sector por estas medidas es que los productos que no tenían arancel o un arancel reducido por los acuerdos comerciales, tengan que entrar al país pagando el máximo del arancel nacional en el caso de vehículos, 35% para livianos y 10% para comerciales respectivamente, por el tiempo que esté en aplicación la medida. Este incremento temporal de aranceles se lo ha resumido en el Cuadro N° 17:

Cuadro Nº 17. Resumen de medidas de salvaguarda en porcentajes

Vehículos	CAN	MERCOSUR		ALADI	Arancel
	Colombia	Brasil	Argentina	México	Nacional
Livianos	0	28	28	32,2	35
Comerciales	0	8	8	9,2	10

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

De acuerdo con esta medida un vehículo armado liviano proveniente de Colombia, que antes pagaba 0% de arancel, o un vehículo comercial armado en Brasil que pagaba 8%, por el tiempo en que dure la medida, pagarán 35% y 10% respectivamente.

En el 2008 un 15% de las ventas de vehículos armados fueron importados desde estos países. Este organismo además señala que la salvaguarda afectó además al mercado de llantas ya que gran parte de la provisión es suministrada por países de la CAN, MERCOSUR y ALADI.

El presidente de la AEADE Diego Luna indica en su informe anual 2008 que: “como respuesta al dinamismo económico de nuestro país, el sector automotor ha venido cada año registrando un crecimiento sostenido. El sector como tal, es el responsable de la transportación pública y privada de personas y bienes, necesarios para la generación de riqueza. Como efecto del crecimiento de una economía se da el del sector automotor. Gracias al blindaje de la dolarización, el envío de remesas del exterior y el financiamiento ofrecido por bancos, financieras y empresas compradoras de cartera, las cifras de ventas de vehículos nuevos ha crecido, en un 2008 que empezaban con muchas inquietudes y nerviosismo por parte del sector empresarial. Sin embargo, a pesar de que se vendieron más unidades nuevas, la rentabilidad de los negocios se vio afectada, al venderse vehículos más baratos. Esto debido al incremento de las tasas del impuesto de consumos especiales”.

Con todas las resoluciones aplicadas por el COMEXI en el siguiente capítulo se podrá dimensionar el impacto de las principales variables que afectaron al sector automotriz en el Ecuador durante el período 2007-2010.

Capítulo IV: El mercado automotriz periodo 2007-2010

4.1. Introducción

Las políticas económicas implementadas a partir del año 2007 en el Ecuador han ocasionado variaciones importantes en el mercado automotriz. Como una continuación de lo visto en el capítulo anterior, se revelan datos históricos del período de análisis 2007-2010, los que serán base para la interpretación de los resultados del estudio.

La restricción de importaciones, el otorgamiento de licencias previas a la importación, la implementación de nuevas reformas tributarias entre otras son estrategias del Gobierno Nacional implementó con el objetivo de reducir el déficit comercial previsto para estos años.

4.2. Importancia del sector en la economía

4.2.1. Contribución al PIB

Las actividades relacionadas con el sector automotriz como el transporte terrestre, el proceso de ensamblaje de vehículos, la fabricación de auto partes y la comercialización de vehículos, representaron en promedio el 7,83% del producto interno bruto durante el periodo 2007-2010.

**Cuadro N° 18. Participación del sector automotriz en el PIB
(Miles de dólares)**

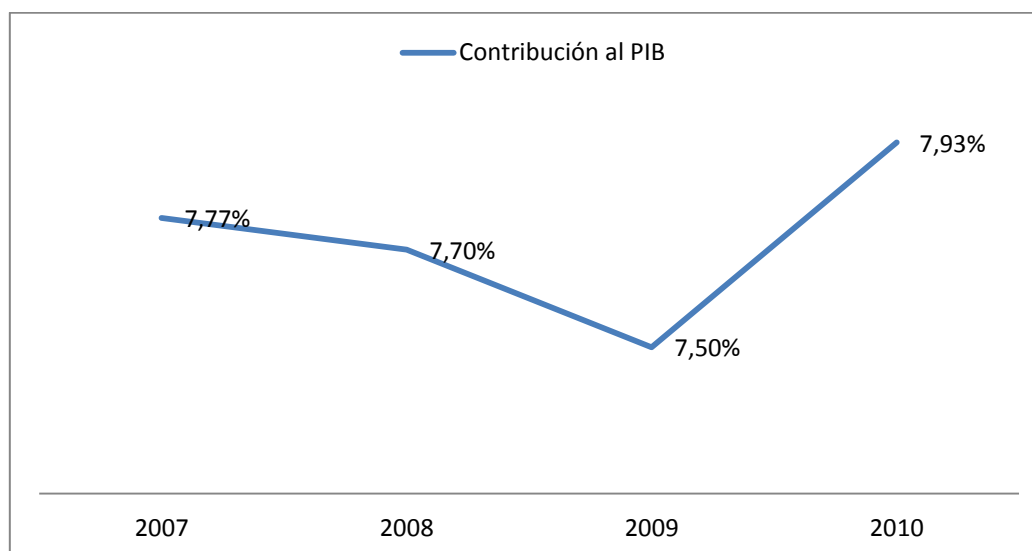
Industria/Años	2007	2008	2009	2010
Fabricación de equipo de transporte	96.030	116.791	11.049	136.078
Industrias manufactureras n.c.p.	5.949	6.122	6.235	6.455
Transporte, almacenam y comunic.	1.639.215	1.728.525	1.792.317	1.837.464
TOTAL SECTOR AUTOMOTRIZ	1.741.194	1.851.438	1.809.601	1.979.997
PRODUCTO INTERNO BRUTO (pc)	22.409.653	24.032.489	24.119.455	24.983.318
Contribución al PIB	7,77%	7,70%	7,50%	7,93%

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

De igual manera se observa en el Gráfico N° 12 la evolución de la participación del sector automotriz en conjunto frente al PIB desde el 2007 al 2010, no presentó cambios significativos en global.

Gráfico N° 12. Evolución de la participación de sector automotriz en el PIN (2007-2010)
(Porcentaje de participación)



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

4.2.2. Generación del empleo

La AEADE (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador) señala que en el sector automotriz es un importante dinamizador de la economía nacional a través de la generación de empleo, aproximadamente 26.000 plazas del empleo directas e indirectas dependen del sector automotriz.

Cuadro N° 19. Generación de empleo

Detalle	Número de personas	Porcentaje (%)
Directos ensambladoras	1.567	1,24%
Comercialización de vehículos	5.680	4,48%
Talleres de servicio	4.590	3,62%
Neumáticos	2.578	2,03%
Repuestos	1.890	1,49%
Otros servicios	2.347	1,85%
Subtotal directos	18.652	14,71%
Distribución de combustibles	11.500	9,07%
Lubricadoras	1.650	1,30%
Personas naturales	65.000	51,26%
Empresas de transporte	22.560	17,79%
Indirectos ensambladoras	7.450	5,87%
Subtotal directos e indirectos	126.812	
PEA urbana	6'535.240	
Participación del sector en la PEA urbana	1,94%	

Fuente: Servicio de Rentas Internas SRI

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

En el Cuadro N° 19, la comercialización de vehículos, talleres de servicio, personal indirecto y directo de las ensambladoras corresponden el 14,71% del subtotal del sector automotriz, mientras el 85,29% se están sectores conexos como lubricadoras, distribuidoras de combustible, empresas de transporte y personas naturales.

Siendo, 126.812 personas las que dependen de este sector y corresponden a casi el 2% de la PEA⁶³ (Población económicamente activa), cuyo crecimiento no ha tenido variaciones significativas durante los cuatro años como se observa en el Cuadro N° 20. Del año 2007 al 2008 tuvo un baja del 0,18%, mientras que el año 2009 comparado al 2008 tuvo una recuperación del 2,28%; y en el año 2010 comparado al año 2009 hay una variación del -2,24%.

Cuadro N° 20. Evolución de la PEA 2007-2010

	2007 (Diciembre)	2008 (Diciembre)	2009 (Diciembre)	2010 (Diciembre)
PEA	6'548.109	6'536.310	6'685.111	6'535.240
Variación		-11.799	148.801	-149.871
Tasa de crecimiento (%)		-0,18	2,28	-2,24

Fuente: INEC

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE menciona a las siguientes actividades⁶⁴ como las que se pueden encontrar relacionadas con el sector automotor:

- El ensamblaje nacional, exportación, importación y comercialización de vehículos, a través de las empresas representantes de marca, oficinas de representación, concesionarios, entre otros.
- La producción nacional, exportación, importación y comercialización de llantas, a través de las empresas, representantes de marcas, almacenes, negocios de balanceo y alineación, vulcanizadoras, entre otros.
- La producción nacional de autopartes, importación y comercialización de repuestos a través de las empresas representantes de marca, oficinas de representación, concesionarios, importadores directos, entre otros.
- Reparación mecánica, enderezado y pintura por parte de talleres propios de marca y establecimientos multimarcas.
- Importación y comercialización de lubricantes, aceites y aditivos.
- Operaciones de financiamiento generadas por bancos, financieras, empresas compradoras de cartera, cooperativas y consorcios de compra programada.
- Venta de pólizas de seguros para vehículos, así como para la importación y transporte de las unidades.
- Importación y comercialización de dispositivos de rastreo y ubicación.
- Importación y comercialización de accesorios, radios, alarmas, entre otros.

⁶³ **Población económicamente activa (PEA):** O fuerza de trabajo, está constituida por aquellas personas de diez años y más, que han trabajado al menos una hora (área urbana) durante la semana de referencia o, a pesar de no haber trabajado, estaban empleados (ocupados), pese a encontrarse ausentes, por motivos tales como: enfermedad, estudios, vacaciones, licencia, etc. También conforman la PEA quienes carecían de empleo, pero estaban disponibles para trabajar durante el período de referencia, y habían tomado medidas concretas para buscar un empleo asalariado o independiente (desocupados). Informe de coyuntura laboral del banco central del Ecuador, Alicia Pesantez

⁶⁴ http://www.aeade.net/web/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=34&Itemid=79

- Venta y distribución de combustibles.
- Transporte de vehículos, llantas y repuestos desde origen en navieras, manejo de puerto, transporte interno en niñeras, entre otros.
- Servicios de aduana para la nacionalización de vehículos, llantas y repuestos.
- Medios de publicidad para promocionar la venta de vehículos.

4.2.3. Aporte al fisco

El sector automotor tiene una importante incidencia en la economía ecuatoriana, y su contribución al Estado es a través de los diferentes impuestos, tales como: IVA (impuesto al valor agregado), el ICE (impuesto a los consumos especiales), arancel ad-valorem y el ISD (impuesto por salida de divisas). Para el año 2010 el sector automotriz aportó con un total de USD 841 millones 13% del total recaudado por la autoridad tributaria. Entre los principales rubros que conforman el aporte tributario del sector automotriz como se observa en el Cuadro N° 21:

Cuadro N° 21. Aporte tributario del sector automotriz 2010

Impuesto	Automotriz USD	Total USD	Aporte sector %
Ice	184'028.572	540'845.864	34,03
Iva	313'782.887	4.258'377.726	7,37
Arancel	293'531.932	960'831.116	30,55
Isd	49'231.835	378'741.239	13,00
TOTAL	840'575.226	6.138'795.945	13,69

Fuente: AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

ICE (impuesto a los consumos especiales)

Hasta el año 2007 todos los vehículos, excepto los mayores a 3,5 toneladas de carga, estaban gravados por igual con un 5,15%. El 1 enero del 2008 entró en vigencia la Ley Reformativa para la equidad tributaria, la cual creó una diferencia del ICE por tipo de vehículo y por su precio de venta al público como se señala en el Cuadro N° 22. El aporte en este año fue de 184 millones de dólares.

Cuadro N° 22. Tarifa por tipo de vehículos

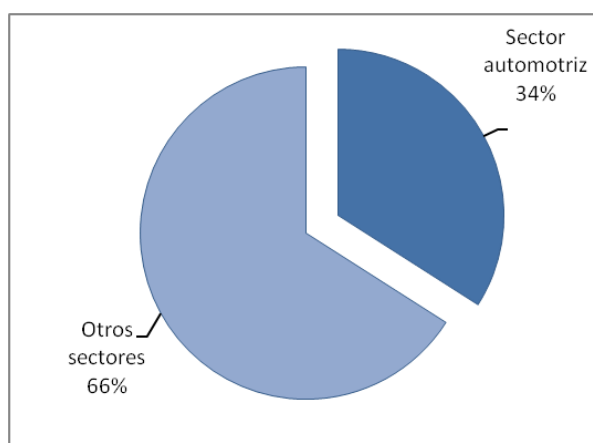
Tipo	Tarifa (%)
Vehículos motorizados cuyo PVP es de hasta USD 20.000	5
Camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo PVP es de hasta USD 30.000	5
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo PVP es entre USD 20.000 y USD 30.000	10
Entre USD 30.000 y USD 40.000	15
Entre USD 40.000 y USD 50.000	20
Entre USD 50.000 y USD 60.000	25
Entre USD 60.000 y USD 70.000	30
Superior a USD 70.000	35

Fuente: Datos estadísticos de la AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

El efecto directo que tuvieron los vehículos a partir del año 2007 fue un incremento de los precios en especial en los vehículos que se clasifican como de gama alta, ocasiona una reducción de las ventas del segmento. Esta nueva normativa representó para el fisco, en el año 2008, 260 millones de dólares en recaudaciones por concepto de ICE un 262% superior al año 2007. Para el año 2010, el aporte por este impuesto fue de 184 millones de dólares de un total de 540 millones de dólares de recaudación total, es decir 34% como se observa en el Gráfico N° 13.

Gráfico N° 13. Aporte del sector automotriz en el ICE impuesto a los consumos especiales

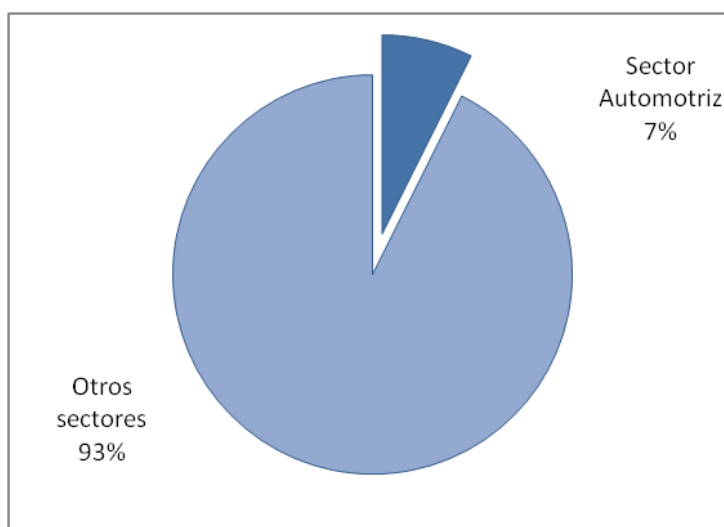


Fuente: Datos estadísticos de la AEADE
Elaborado por: Galo Basantes Cuví

IVA (impuesto al valor agregado)

Los vehículos son gravados con el 12% como impuesto por valor agregado. Este aporte tributario del sector automotriz ascendió a 313 millones de dólares de 4,2 millones de dólares del total recaudado en el año 2010, es decir representan el 7% (Gráfico N° 14).

Gráfico N° 14. Aporte del sector automotriz en el IVA impuesto al valor agregado

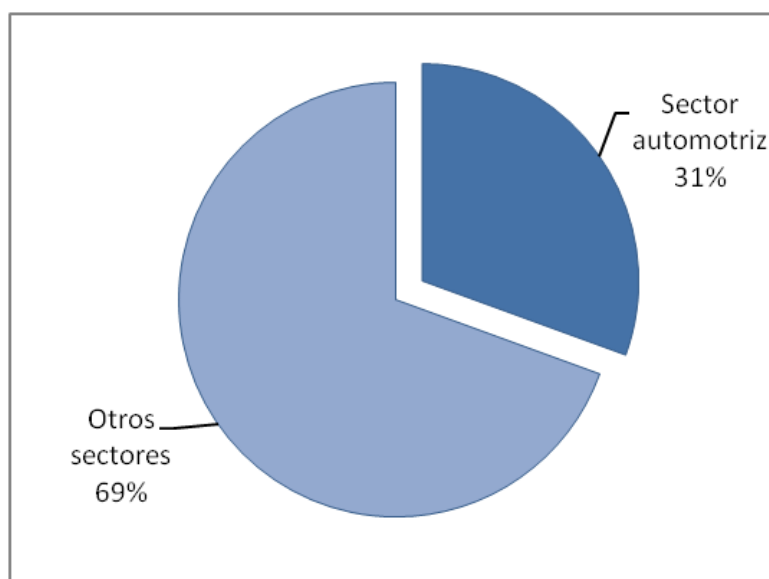


Fuente: Datos estadísticos de la AEADE
Elaborado por: Galo Basantes Cuví

Arancel – ad valorem

Los vehículos livianos generalmente pagan el 35% de aranceles y los vehículos comerciales el 10% en aranceles. En el caso de los vehículos que son ensamblados en el país o son provenientes de los países de la Comunidad Andina, no pagan aranceles por los acuerdos comerciales existentes, incluyen acuerdos preferenciales con países del MERCOSUR y con México. Cabe señalar que las medidas tomadas por salvaguardia ocasionaron la suspensión de los convenios comerciales como las Comunidad Andina de Naciones, el MERCOSUR y ALADI. En el capítulo anterior se detallan las medidas que la COMEXI implementó sobre las partidas arancelaria de vehículos las salvaguardias aplicadas fueron por balanza de pagos y cambiaria. En el caso de las salvaguardias cambiarias fueron implementadas por el gobierno aduciendo que las constantes devaluaciones del peso colombiano generaron condiciones difíciles para la comercialización de los productos ecuatorianos. Para el año 2010, autoridad tributaria recaudó un total de USD 960 millones de los cuales el sector automotriz aportó con USD 293 millones, es decir el 31% de la recaudación total como se observa en el Gráfico N° 15.

Gráfico N° 15. Aporte del sector automotriz en aranceles



Fuente: Datos estadísticos de la AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

Análisis histórico de ventas de vehículos

Desde inicios de la aparición de la industria automotriz en el Ecuador, los vehículos importados han tenido una ventaja sobre los producidos localmente, como se puede observar en los datos presentados por la CINAIE (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana), panorama que ha cambiado a partir de las medidas gubernamentales adoptadas por el actual régimen, especialmente en el año 2009.

A partir del año 2000, paulatinamente las ventas de vehículos han ido creciendo, en el año 2001 las ventas se incrementaron en un 200% en referencia al año 2000.

En el año 2007 las ventas tuvieron un crecimiento del 2,5% en referencia al año 2006. Este crecimiento es resultado de las expectativas creadas en las personas sobre la aplicación de varias medidas proteccionistas cuyo objetivo era reducir el déficit en balanza comercial, para el año 2009 como se observa en el Cuadro N° 23, en que las ventas tienen una baja del 17,7% en comparación al año 2008.

Cuadro N° 23. Ventas totales de vehículos por año (1998-2010)

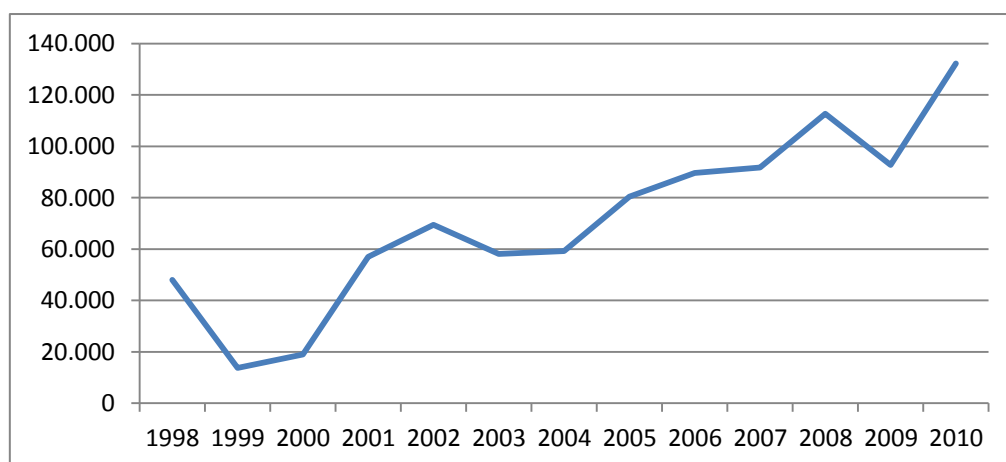
Años	Total	Crecimiento	Porcentaje (%)
1998	47.985		
1999	13.672	-34.313	-71,5
2000	18.983	5.311	38,8
2001	56.950	37.967	200,0
2002	69.372	12.422	21,8
2003	58.095	-11.277	-16,3
2004	59.151	1.056	1,8
2005	80.410	21.259	35,9
2006	89.558	9.148	11,4
2007	91.778	2.220	2,5
2008	112.684	20.906	22,8
2009	92.764	-19.920	-17,7
2010	132.172	39.408	42,5

Fuente: Datos estadísticos de la CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

En el Gráfico N° 16 se puede observar claramente la inflexión que sufre la variable de ventas totales por año de vehículos del 2008 al 2009, período en el que las políticas arancelarias ocasionaron efectos negativos en el sector automotriz.

Gráfico N° 16. Ventas totales de vehículos por año (1998-2010)



Fuente: Datos estadísticos de la CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

4.2.4. Composición de ventas del mercado ecuatoriano

Los vehículos ensamblados en el país tuvieron un mayor posicionamiento en el mercado ecuatoriano, llegaron a representar el 36% del total de la composición de ventas en el año 2007, tienen un crecimiento de 6% para el siguiente año alcanzando el 42% en el 2008 y para el 2009 alcanza el 46% de las ventas totales del mercado ecuatoriano y para el 2010 se presenta una disminución de 4% en la participación con respecto al 2009.

En el Cuadro Nº 18 se puede observar en el 2001, que la composición de las ventas de vehículos proviene en un 36% de los ensamblados localmente y un 64% provienen de vehículos importados. El año 2007, mantiene la misma participación que estructura de participación en el 2001. Este escenario cambia para los siguientes años; y en el 2010 la composición de las ventas de vehículos proviene un 42% de los ensamblados localmente y un 58% de vehículos importados.

Para el 2001, se comercializaban 20.316 unidades de un total de 56.950 unidades vendidas en el país, mientras que para el 2010 se llegan a comercializar 55.683 unidades de un total de 132.172 unidades vendidas, es decir, que el incremento de unidades comercializadas que provienen de **ensamble local** fue de 35.367 unidades.

Mientras que el 2001, se comercializaban 36.634 unidades de un total de 56.950 unidades vendidas en el país, mientras que para el 2010 se llegan a comercializar 76.489 unidades de un total de 132.172 unidades vendidas, es decir, que el incremento de unidades vendidas provinieron del segmento de **importaciones** fue de 39.855 unidades como se indica en el Cuadro Nº 24.

Este crecimiento constituye un paso importante para la industria nacional, pero desfavorable para la oferta del mercado local, ya que no dispondría de una mayor gama en el portafolio de productos de las marcas importadas.

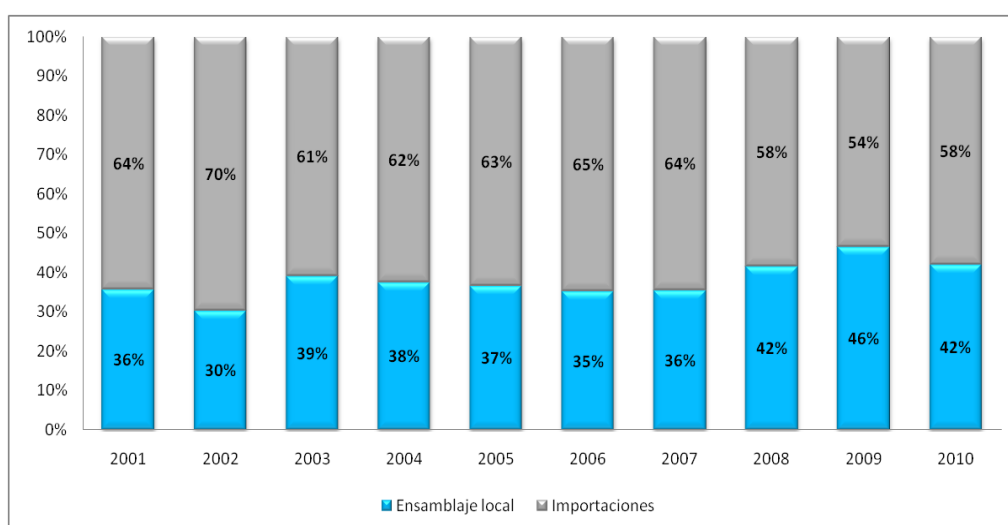
Cuadro Nº 24. Composición de las ventas de vehículos en el mercado ecuatoriano

Año	Ensamblaje local	Porcentaje (%)	Importaciones	Porcentaje (%)	Total
2001	20.316	36	36.634	64	56.950
2002	21.047	30	48.325	70	69.372
2003	22.768	39	35.327	61	58.095
2004	22.230	38	36.921	62	59.151
2005	29.528	37	50.882	63	80.410
2006	31.496	35	58.062	65	89.558
2007	32.591	36	59.187	64	91.778
2008	46.782	42	65.902	58	112.684
2009	43.077	46	49.687	54	92.764
2010	55.683	42	76.489	58	132.172

Fuente: Datos estadísticos de la CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

Gráfico N° 17. Composición de las ventas de vehículos



Fuente: Datos estadísticos de la CINA E

Elaborado por: Galo Basantes Cuv

4.2.5. Análisis de ventas por tipo de vehículos

Dentro de la industria automotriz, el segmento más representativo está liderado por los automóviles, las ventas generadas en el 2001 fueron de 21.616 unidades de un total de 53.673, es decir, representan el 40% del total del sector; y para el 2010 generaron ventas de 57.278 unidades de un total de 132.172, es decir un 43% del total del sector.

Como se observa en el Cuadro N° 25, las unidades vendidas de automóviles mantienen un crecimiento sostenido a excepción del año 2009 cuando las ventas fueron de 35.869 unidades de un total de 92.764, es decir, este año el segmento de automóviles llegó a representar el 39% del total del sector.

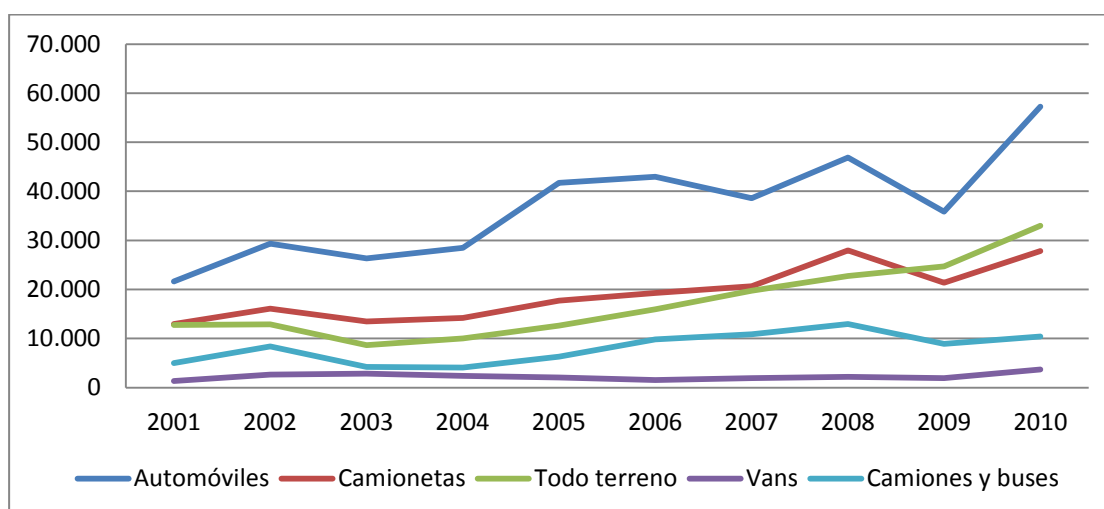
Cuadro N° 25. Ventas anuales de vehículos por tipo (unidades)

Año	Automóviles	Camionetas	Todo terreno	Vans	Camiones y buses	Total	Variación (%)
2001	21.616	12.973	12.762	1.349	4.973	53.673	
2002	29.296	16.103	12.910	2.664	8.399	69.372	29%
2003	26.313	13.472	8.639	2.813	4.219	55.456	-20%
2004	28.474	14.198	10.009	2.372	4.098	59.151	7%
2005	41.695	17.734	12.647	2.054	6.280	80.410	36%
2006	42.932	19.251	15.968	1.563	9.844	89.558	11%
2007	38.565	20.660	19.769	1.917	10.867	91.778	2%
2008	46.846	27.963	22.710	2.207	12.958	112.684	23%
2009	35.869	21.336	24.727	1.895	8.937	92.764	-18%
2010	57.278	27.808	32.972	3.702	10.412	132.172	42%

Fuente: CINA E

Elaborado por: Galo Basantes Cuv

Gráfico Nº 18. Ventas anuales de vehículos por tipo (unidades)

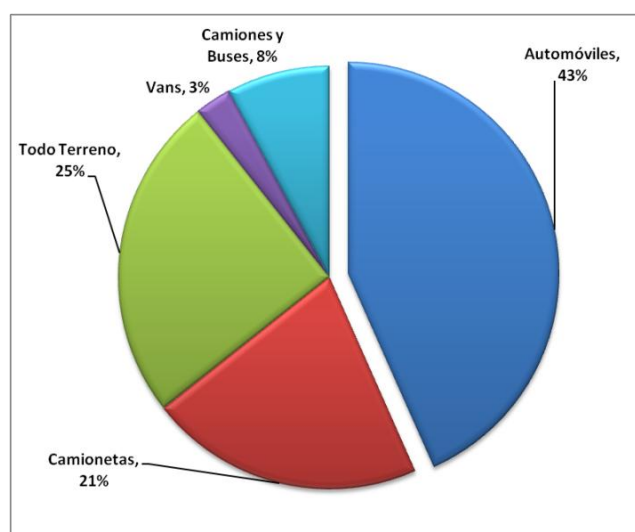


Fuente: Datos estadísticos de la CINAIE
Elaborado por: Galo Basantes Cuví

En el Gráfico Nº 18 se observa los siguientes segmentos como los más representativos de la industria ecuatoriana: las camionetas con el 23%, los vehículos tipo todo terreno con el 22%; seguidas por camiones y buses con el 12% y el segmento de vans con solamente un 2% del total del sector.

Dentro del sector automotriz ecuatoriano, también se debe indicar que se registró una disminución de las ventas para el 2008 de 112.684 unidades a 91.764 unidades en el 2009 por las diferentes medidas restrictivas en las importaciones, algunos concesionarios ya contaban con órdenes de compra a fabricantes y compromisos adquiridos con clientes, los cuales estaban a la expectativa de la compra de nuevos modelos de las marcas más prestigiosas vendidas en el país. En el Gráfico Nº 19 se observa al segmento de automóviles como el más representativo en el período 2007-2010.

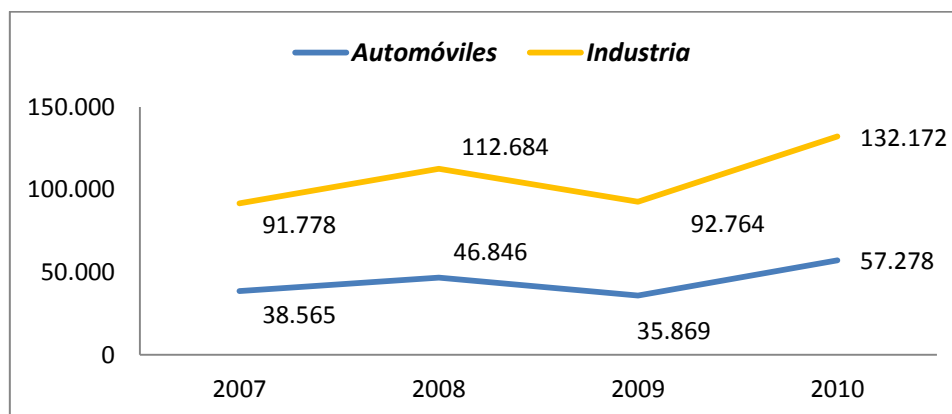
Gráfico Nº 19. Composición de ventas de vehículos por segmento 2007-2010



Fuente: Datos estadísticos de la CINAIE
Elaborado por: Galo Basantes Cuví

En el Gráfico N° 20 se observa la evolución del segmento de los automóviles en comparación con la evolución de la industria, el crecimiento es sostenido y lleva una similar tendencia. La industria creció en 44%, comparando el año 2010 con el 2007; es decir hubo un incremento de 40.394 unidades. De igual manera el segmento de automóviles crece en 49% en comparación con el mismo período, es decir en 18.713 unidades.

Gráfico N° 20 Tendencia industria automotriz vs automóviles 2007-2010

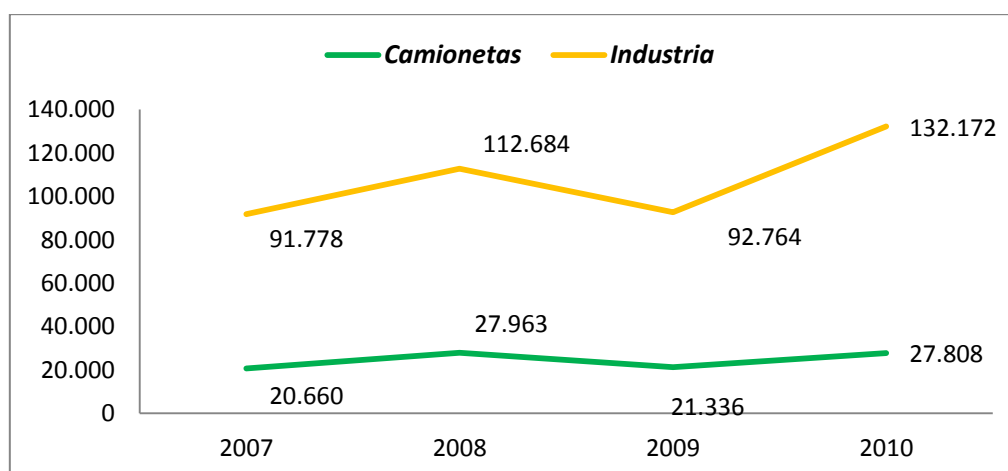


Fuente: Datos estadísticos de la AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

En el Gráfico N° 21 se observa la evolución del segmento de camionetas en comparación con la evolución de la industria automotriz, el crecimiento de esta fracción es sostenido. Las ventas de camionetas en el 2010 con el 2007 son mayores en 7.148 unidades, es decir tuvieron un crecimiento del 35%.

Gráfico N° 21 Tendencia industria automotriz vs camionetas 2007-2010



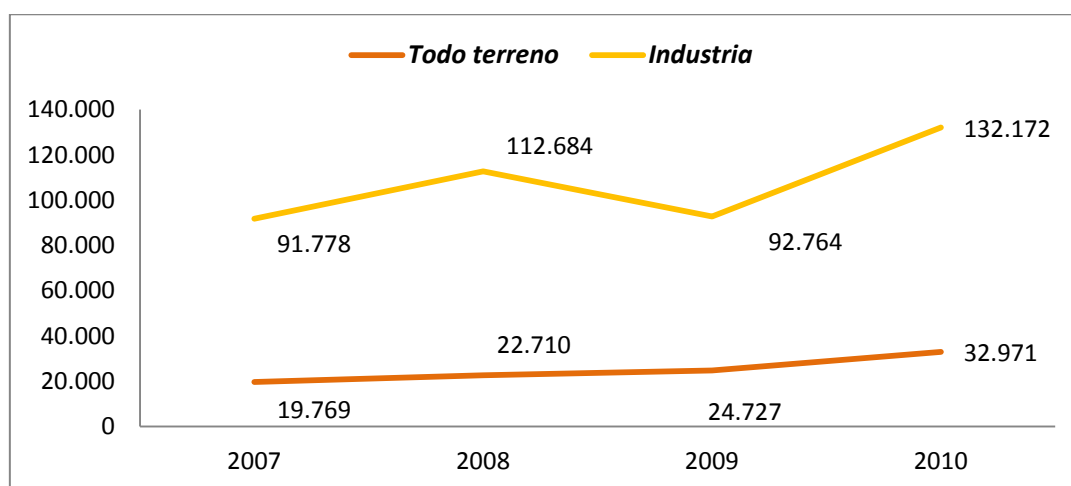
Fuente: Datos estadísticos de la AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

En el Gráfico N° 22 se observa la evolución del segmento de todo terreno en comparación con la evolución de la industria automotriz. Las ventas de vehículos tipo todo terreno para el 2007 representaron el 22% del total, es decir se llegaron a comercializar 19.769 unidades; y para el 2010, las ventas fueron de 32.971 unidades, es decir representaron el 36% del total de las ventas.

Este crecimiento en el segmento de todo terreno es notable, 13.202 unidades más vendidas en el 2010 en comparación al 2007, es decir tuvieron un incremento del 67%. Esta evolución, se debe a la diversidad de marcas ofertadas en el mercado.

Gráfico N° 22 Tendencia industria automotriz vs todo terreno 2007-2010

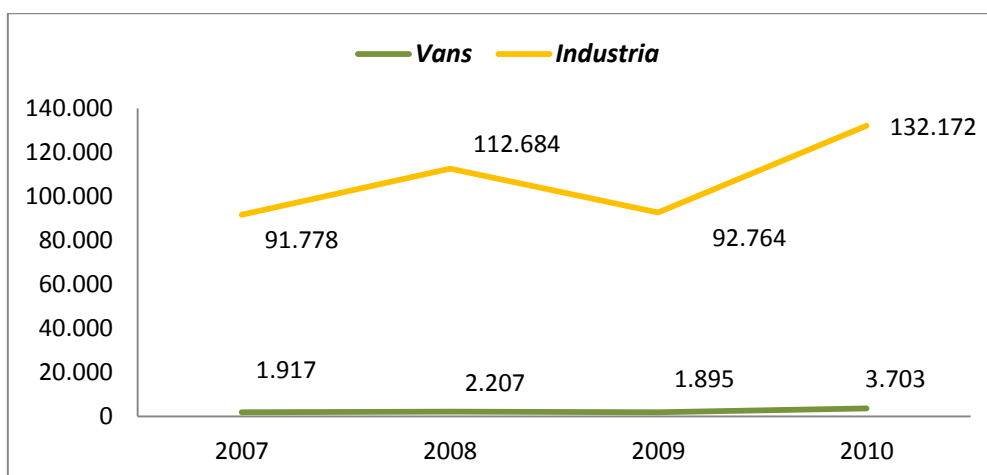


Fuente: AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

En el Gráfico N° 23 se observa la evolución del segmento de vans en comparación con la evolución de la industria. Este segmento tiene de igual manera que los vehículos tipo todo terreno un crecimiento considerable, en el 2007 se comercializó 1.917 unidades, mientras que en el 2010 se llegan a vender 3.703 unidades, casi duplicando su crecimiento, es decir 1.786 unidades o el 93%.

Gráfico N° 23. Tendencia industria automotriz vs vans 2007-2010

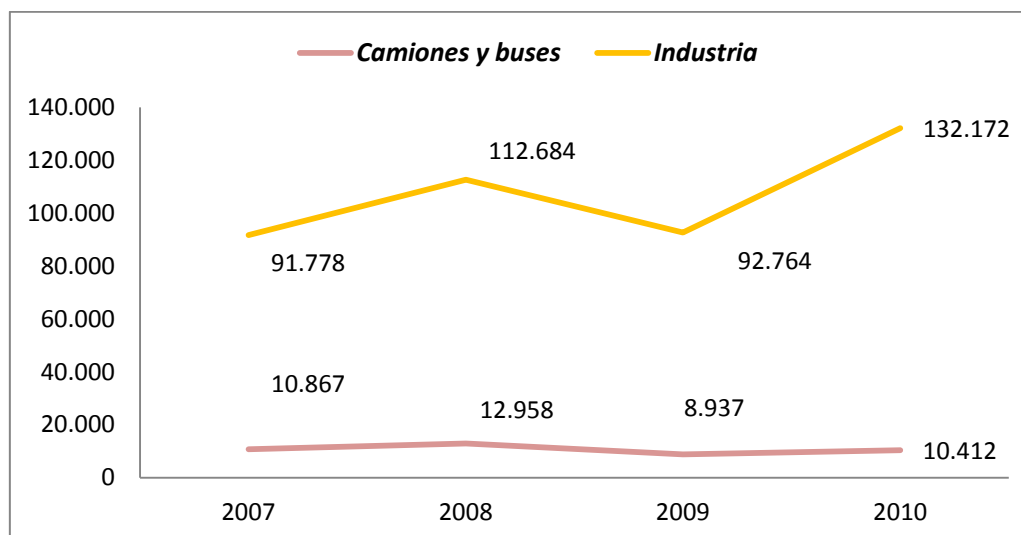


Fuente: AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

En el Gráfico N° 24 se observa la evolución del segmento de camiones y buses en comparación con la evolución de la industria. Para el 2007, se comercializaron 10.867 unidades, pero en el 2010 se llegan a comercializar 10.412 unidades, 455 unidades es decir una contracción del 4%.

Gráfico N° 24. Tendencia industria automotriz vs camiones y buses 2007-2010



Fuente: AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

4.2.6. Ventas de vehículos por provincia

En el Cuadro N° 26 se observa la composición de la comercialización de vehículos por provincia. Para el 2007, Pichincha con 39.310 unidades tiene el 43% del total de las ventas, seguido por Guayas con 23.438 unidades, es decir el 26%; Azuay con 6.780, 7%; Tungurahua con 6.357, 7%; y las demás provincias con 15.893 o el 17% del total comercializado en el 2007 (Gráfico N° 25)

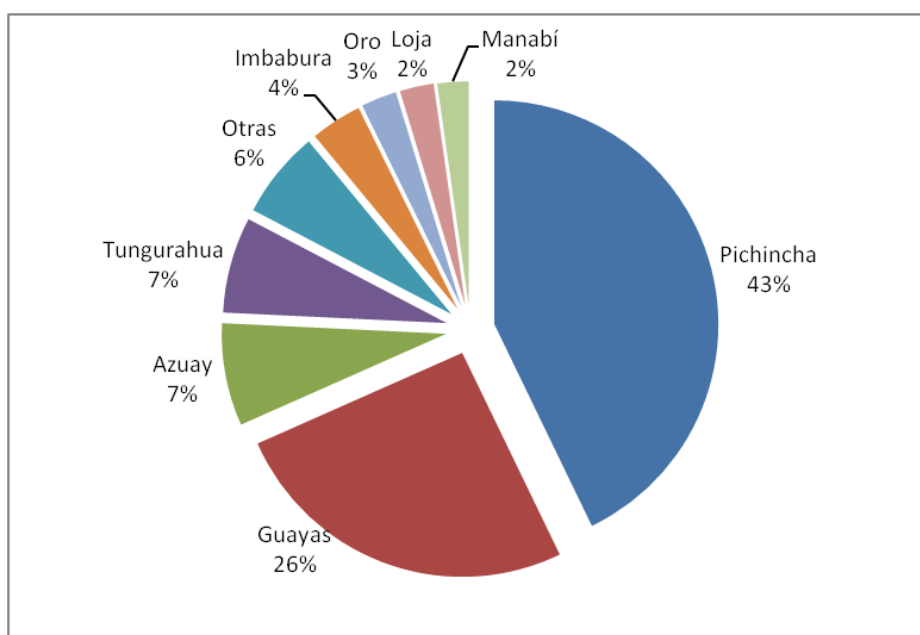
Cuadro N° 26. Participación de ventas de vehículos por provincias año 2007

Provincias	Unidades	(%)
Pichincha	39.310	43
Guayas	23.438	26
Azuay	6.780	7
Tungurahua	6.357	7
Otras	5.801	6
Imbabura	3.412	4
El Oro	2.357	3
Loja	2.252	2
Manabí	2.071	2
Total	91.778	

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

Gráfico Nº 25. Participación de ventas de vehículos por provincias año 2007



Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

En el Cuadro Nº 27 se observa la composición de la comercialización de vehículos por provincia para el 2008. Pichincha con 46.947 unidades tiene el 42% del total de las ventas, seguido por Guayas con 29.315 unidades, es decir el 26%; Azuay con 7.497, 7%; Tungurahua con 8.272, 7%; y las demás provincias con 20.653 o el 18% del total comercializado en el 2008.

Cuadro Nº 27. Participación de ventas de vehículos por provincias año 2008

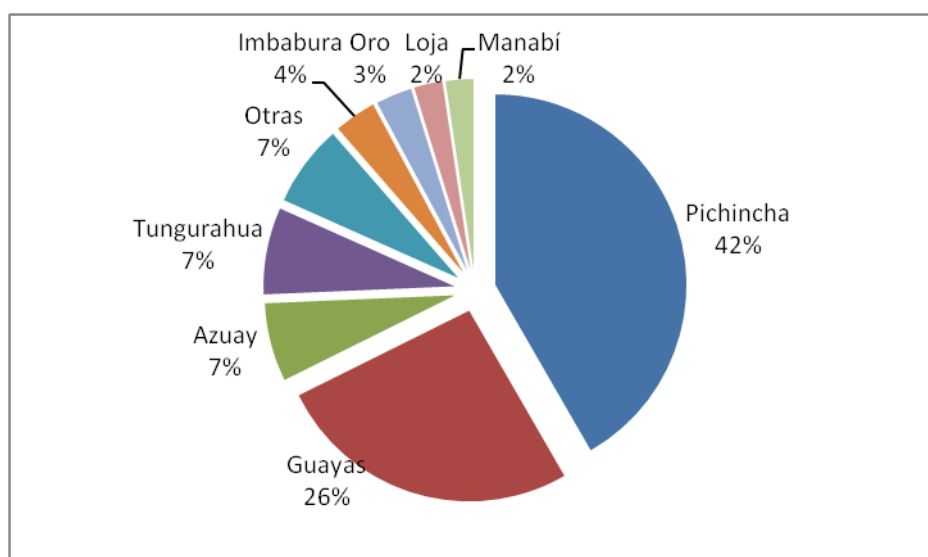
Provincias	Unidades	%
Pichincha	46.947	42
Guayas	29.315	26
Azuay	7.497	7
Tungurahua	8.272	7
Otras	7.799	7
Imbabura	4.013	4
El Oro	3.450	3
Loja	2.719	2
Manabí	2.672	2
Total	112.684	

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

En el Gráfico Nº 26, se observa a Pichincha con la mayor participación en venta de vehículos nuevos superando inclusive a la provincia del Guayas, esto indica que la rotación del parque automotor en esta provincia es mucho más veloz.

Gráfico N° 26. Participación de ventas de vehículos por provincias año 2008



Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

En el Cuadro N° 28 se observa la composición de la comercialización de vehículos por provincia para el 2009. Pichincha con 39.403 unidades tiene el 42% del total de las ventas, seguido por Guayas con 22.991 unidades, es decir el 25%; Azuay con 6.620, 7%; Tungurahua con 6.731, 7%; y las demás provincias con 17.019 o el 18% del total comercializado en el 2009.

Cuadro N° 28. Participación de ventas de vehículos por provincias año 2009

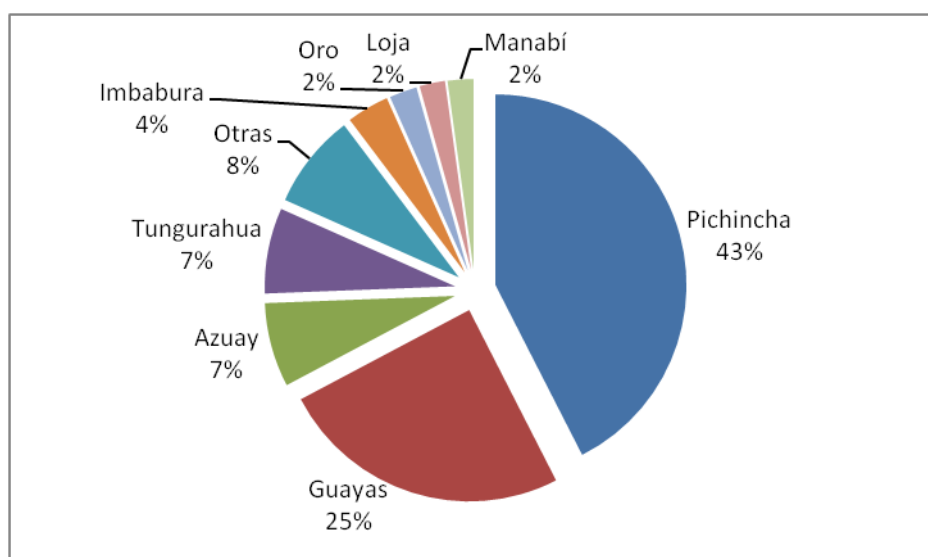
Provincias	Unidades	%
Pichincha	39.403	42%
Guayas	22.991	25%
Azuay	6.620	7%
Tungurahua	6.731	7%
Otras	7.461	8%
Imbabura	3.332	4%
El Oro	2.177	2%
Loja	2.009	2%
Manabí	2.040	2%
Total	92.764	

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Como se puede observar en el Gráfico N° 27, la provincia de Pichincha en el año 2009 representa el 43% de participación en ventas en el Ecuador una vez más igual que en el 2008 supera a la provincia del Guayas.

Gráfico N° 27. Participación de ventas de vehículos por provincias año 2009



Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

En el Cuadro N° 29 se observa la composición de la comercialización de vehículos por provincia para el 2010. Pichincha con 53.391 unidades tiene el 40% del total de las ventas, seguido por Guayas con 33.838 unidades, es decir el 26%; Azuay con 9.069, 7%; Tungurahua con 10.484, 8%; y las demás provincias con 25.387 o el 19% del total comercializado en el 2009.

Cuadro N° 29. Participación de ventas de vehículos por provincias año 2010

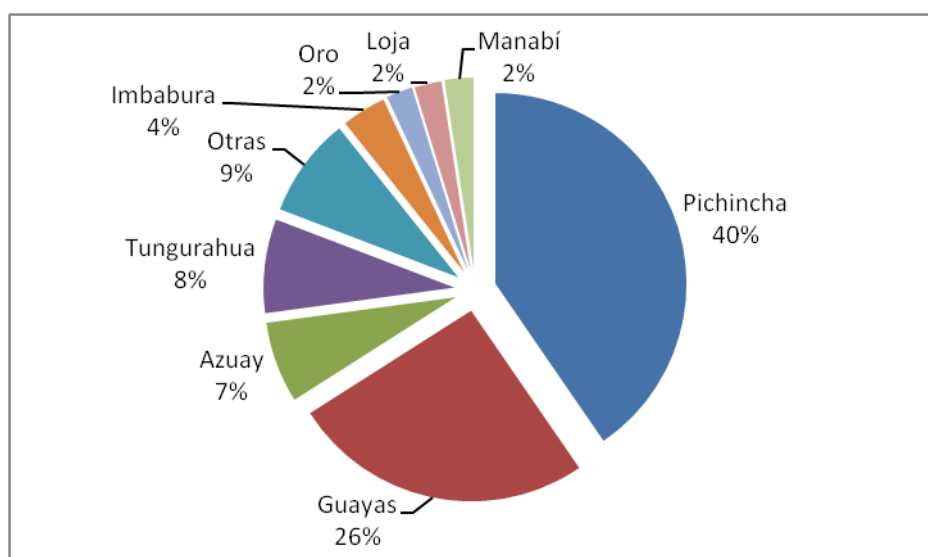
Provincias	Unidades	%
Pichincha	53.391	40
Guayas	33.838	26
Azuay	9.069	7
Tungurahua	10.484	8
Otras	11.195	8
Imbabura	4.988	4
El Oro	2.934	2
Loja	3.039	2
Manabí	3.231	2
Total	132.169	

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

En el Gráfico N° 28, Pichincha mantiene el liderazgo en participación de ventas de vehículos nuevos a nivel nacional, seguido por Guayas, Azuay y Tungurahua.

Gráfico N° 28. Participación de ventas de vehículos por provincias año 2010



Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Dentro del sector automotriz, Pichincha es la provincia que mantiene la mayor participación de ventas a nivel nacional, con el 43% para el 2009 y el 40% para el 2010, seguida por Guayas con el 25% y 26%, respectivamente.

Pichincha concentra la mayor rotación de automóviles, razón por la cual su participación tiene gran importancia a nivel nacional.

La comercialización de 132.172 vehículos nuevos refleja un crecimiento significativo con respecto al 2009, año en que se comercializaron 92.764 vehículos nuevos tomando en cuenta que en ese año no se desarrolló en condiciones normales para el sector. Las dificultades presentadas han sido especialmente en márgenes reducidos para las empresas del sector.

4.2.7. Análisis de Ventas de Vehículos por marca

Las principales marcas comercializadas en estos tres últimos años, es decir desde 2008 al 2010, son en primer lugar Chevrolet con una participación superior al 39,41% en el 2007, tiene un crecimiento de 2,76% en el año 2008, de 1,15% en el año 2009 con respecto al año 2008, pero para el año 2010 presenta una disminución de 2,9% respecto al año anterior.

La segunda marca más comercializada es Hyundai, que ha incrementado su participación en el mercado en 2,2%, de 9.951 unidades vendidas en el año 2007, su participación se incremento a 17.241 unidades en el año 2010.

La tercera marca más comercializada en el 2010 fue Kia, y como se puede observar en el Cuadro N° 30 esta marca que no tenía mayor participación para el año 2008, únicamente alcanzó una participación del 3,68%.

Cuadro N° 24. Ventas por marcas 2008-2010
(Participación % del total)

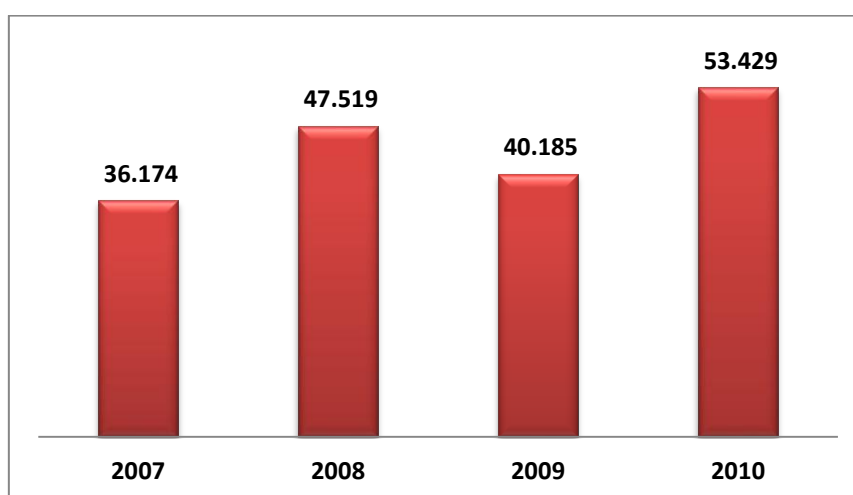
Marca	2007	Partic. (%)	2008	Partic. (%)	2009	Partic. (%)	2010	Partic. (%)
Chevrolet	36.174	39,41	47.519	42,17	40.185	43,32	53.429	40,42
Hyundai	9.951	10,84	13.167	11,68	11.814	12,74	17.241	13,04
Kia	2.867	3,12	4.149	3,68	5.432	5,86	10.908	8,25
Nissan	3.276	3,57	4.543	4,03	4.930	5,31	9.407	7,12
Toyota	7.848	8,55	10.360	9,19	6.372	6,87	8.722	6,60
Mazda	8.918	9,72	10.437	9,26	7.692	8,29	8.589	6,50
Renault	2.155	2,35	2.722	2,42	1.802	1,94	5.005	3,79
Ford	3.554	3,87	2.452	2,18	2.245	2,42	4.080	3,09
Otras	17.035	18,56	17.335	15,38	12.292	13,25	14.791	11,19
Total	91.778		112.684		92.764		132.172	

Fuente: AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

Los efectos que las políticas económicas tuvieron sobre el desempeño de las marcas en el mercado automotriz son importantes, por ejemplo las ventas de Chevrolet crecieron en el 2008 comparado con el 2009 en 11.345 unidades, pero para el 2009 se redujeron en 7.334 unidades; y para el año 2010 presenta como se puede observar en el Gráfico N° 29 una recuperación de 13 244 unidades.

Gráfico N° 29. Ventas por marca 2007-2010
Chevrolet



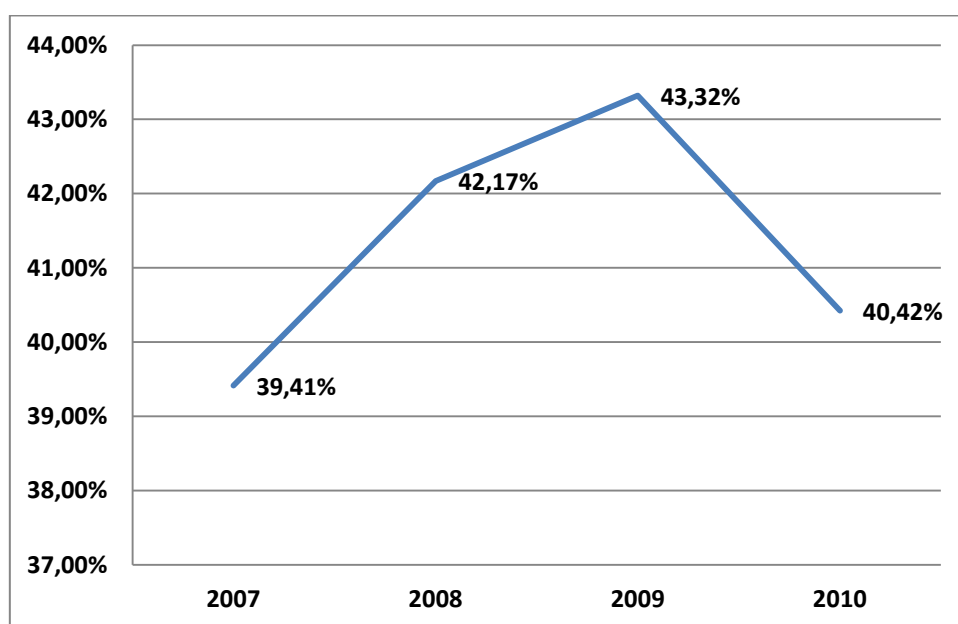
Fuente: AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

Para el año 2007, Chevrolet poseía el 39,41% de participación de mercado en el mercado ecuatoriano, aporte que fue incrementándose en los siguientes años, como se puede observar en el Gráfico N° 30, en el año 2009 alcanza el 43,32%, pero los efectos de las políticas adoptadas hacen que para el año 2010 esta participación decrezca hasta el 40,42%.

La estrategia utilizada por Chevrolet fue enfocada a la venta de automóviles, según datos de la AEADE se comercializaron en el año 2010 alrededor del 53% del total de sus ventas bajo el segmento de automóviles, por tratarse de un vehículo más económico para los individuos, seguido por un 23% de SUV y un 14% de camionetas. El segmento más afectado en Chevrolet según la AEADE en estos años ha sido el de las camioneras. En la provincia de Pichincha es donde se comercializaron la mayoría de sus vehículos.

Gráfico N° 30. Participación de mercado 2007-2010
Chevrolet



Fuente: AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

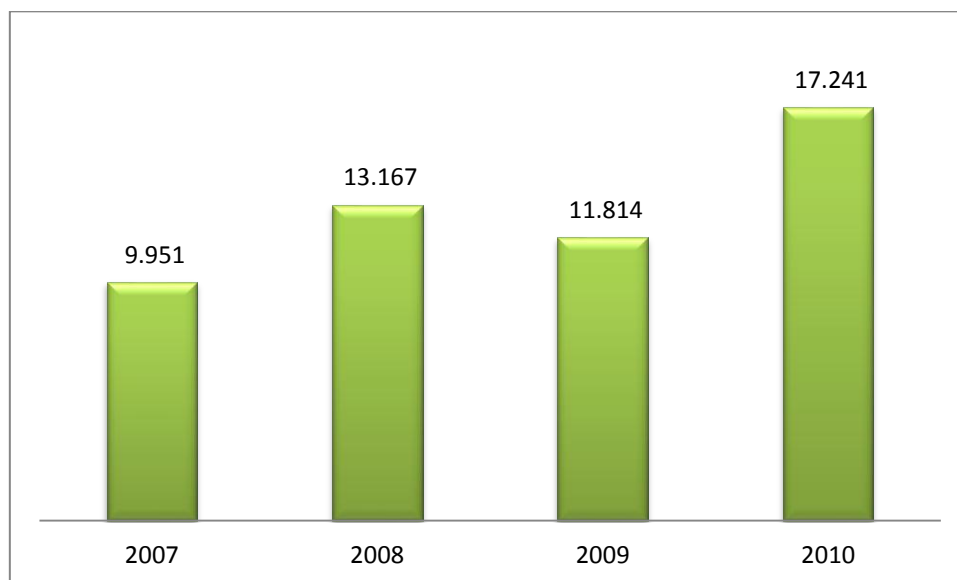
En el caso de Hyundai, las ventas para el año 2007 representaron 9.951 unidades, para el año 2010 alcanzan las 17.241 unidades, teniendo en el 2009 una contracción en unidades vendidas llegando a comercializar 11.814 unidades en el mercado ecuatoriano como indica el Gráfico N° 31.

Mientras que en el Gráfico N° 32 la participación de mercado es creciente desde el año 2007 hasta el año 2010 sin presentar ninguna contracción.

De igual manera que Chevrolet, Hyundai se enfoca en comercializar más unidades de automóviles comercializando más del 53% en la provincia de Pichincha.

Gráfico Nº 31. Ventas por marca 2007-2010

Hyundai

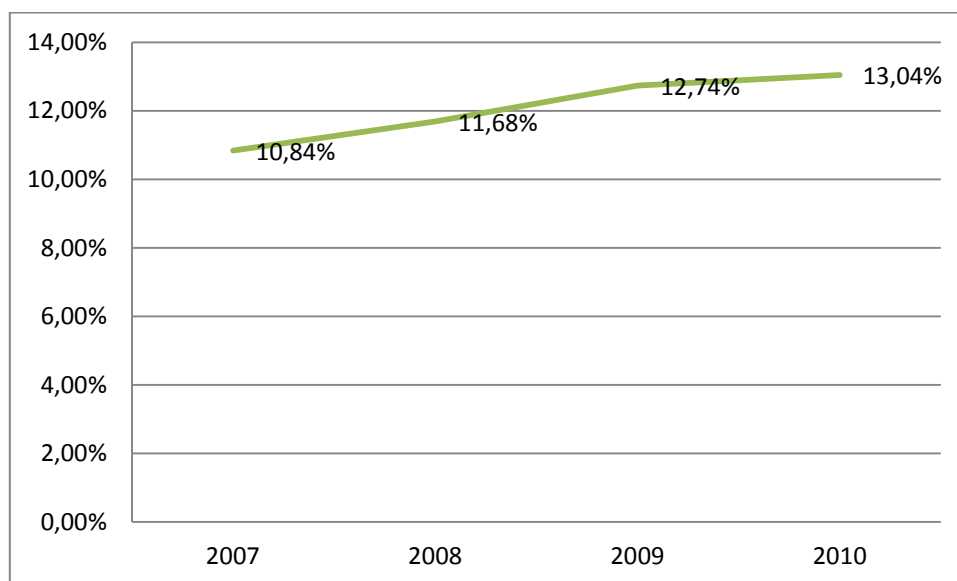


Fuente: AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Gráfico Nº 32. Participación de mercado 2007-2010

Hyundai



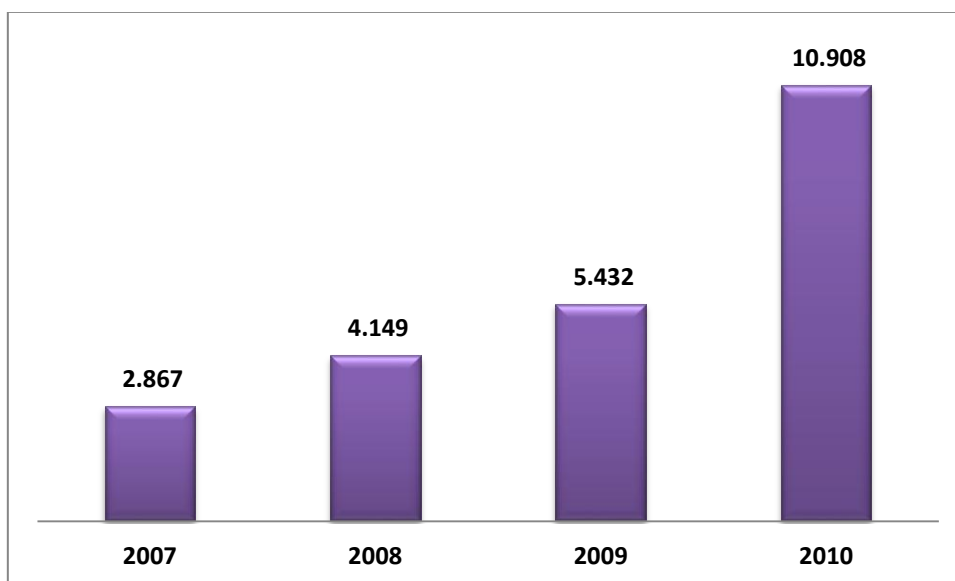
Fuente: AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

El crecimiento de Kia en el mercado ecuatoriano ha sido importante para esta marca, quienes para el año 2007, únicamente comercializaban 2.867 unidades han alcanzado para el año 2010 10.908 unidades comercializadas en el Ecuador como se puede observar en el Gráfico N° 33.

Gráfico N° 33. Ventas por marca 2007-2010

Kia

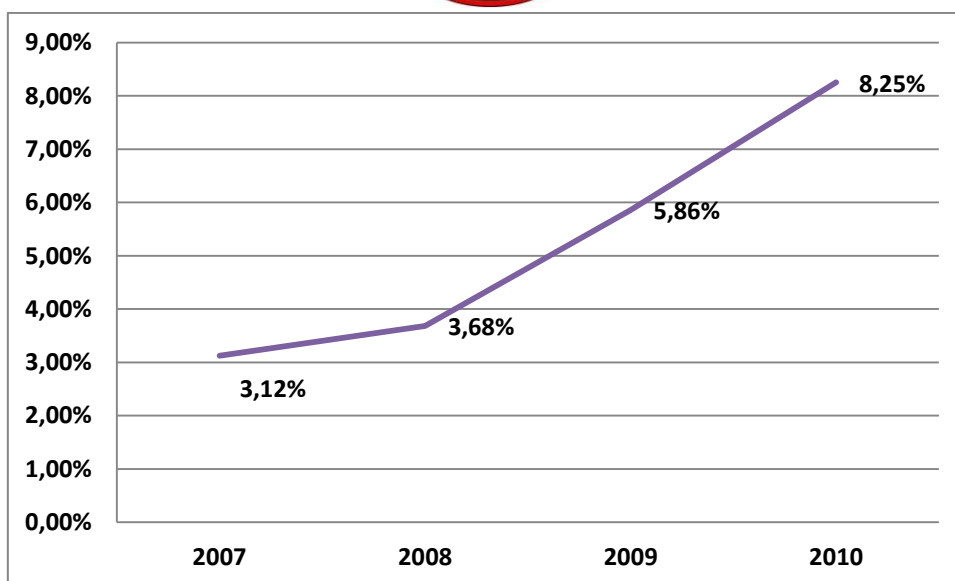


Fuente: AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Gráfico N° 34. Participación de mercado 2007-2010

Kia



Fuente: AEADE

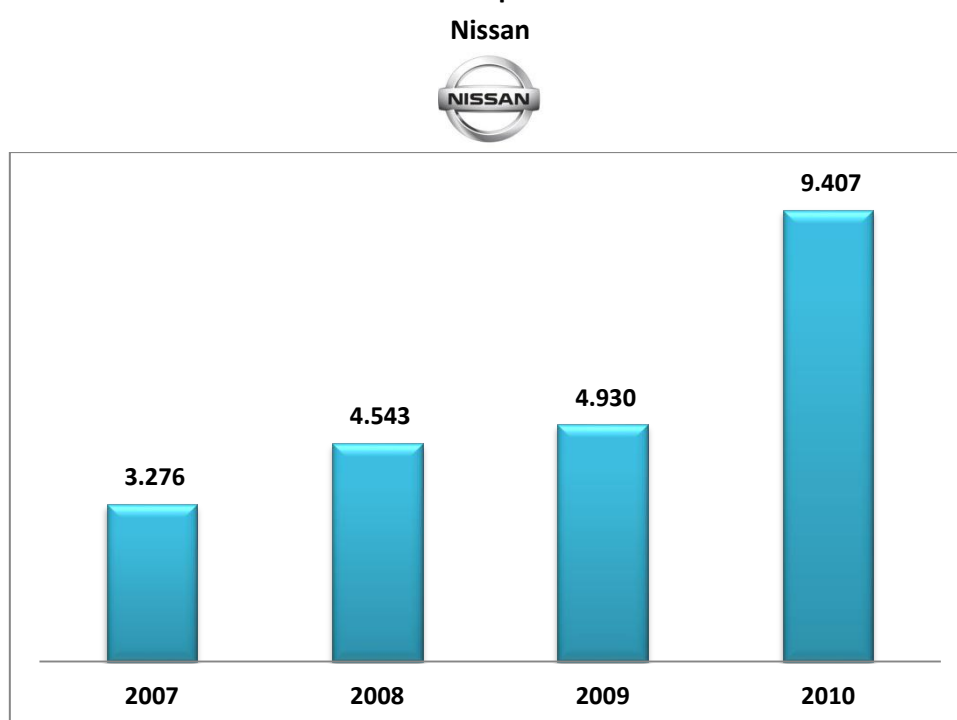
Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

En el Gráfico Nº 34 a pesar de no tener una participación superior a un dígito, su evolución es importante casi triplicando este valor en el 2010 comparado al 2007.

Kia ha comercializado el 45% de sus unidades bajo el segmento de automóviles con alrededor de más de 4.000 unidades en la provincia de Pichincha.

No se queda atrás Nissan, quienes para el año 2007 comercializaron 3.276 unidades y que para el 2010 alcanzan a comercializar 9.407 unidades, durante estos años Nissan se dedicó a importar más automóviles casi el 62% de su presupuesto seguido por un 24% de camionetas comercializadas en más del 50% en la provincia de Pichincha como es el caso de las demás marcas y que se puede apreciar en los Gráficos Nº 35 y Nº 36.

Gráfico Nº 35. Ventas por marca 2007-2010



Fuente: AEADE

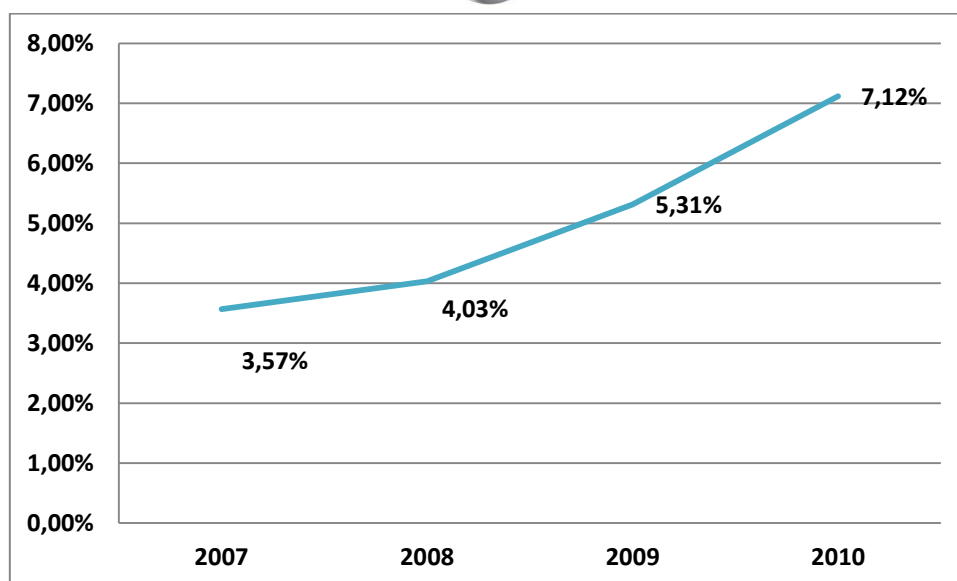
Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

La evolución de la participación de mercado de Nissan ha sido creciente, en el 2007 llegan al 3,57% mientras que en el 2010 alcanzan el 7,15% del total del mercado ecuatoriano.

Nissan ha incrementado su portafolio de productos especialmente para las provincias del Guayas y Pichincha, durante los últimos 4 años.

Gráfico N° 36. Participación de mercado 2007-2010

Nissan



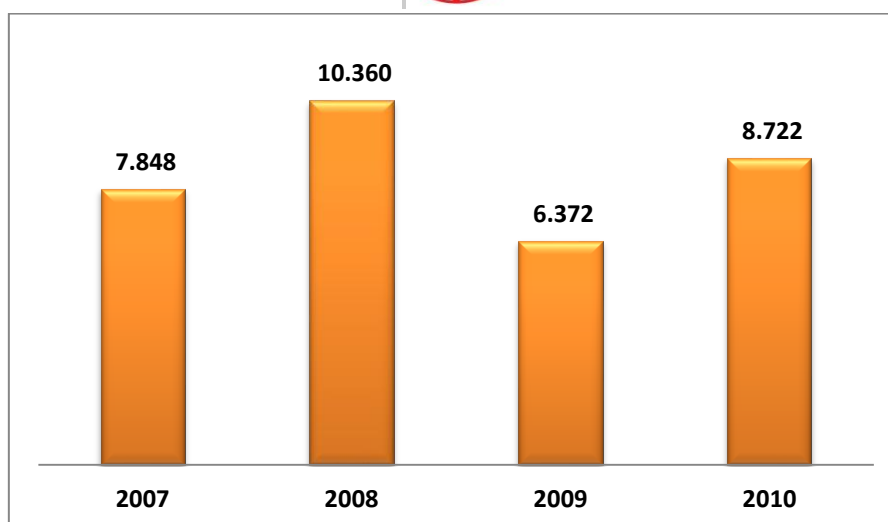
Fuente: AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

En el Gráfico N° 37, se puede observar un efecto contrario que ha tenido que confrontar la marca Toyota, quienes para el año 2007 comercializaron 7.848 unidades, y que en el 2008 sus ventas se incrementaron en 2.512 unidades, mientras que para el año 2009 las ventas se redujeron en 3.988 unidades.

Gráfico N° 37. Ventas por marca 2007-2010

Toyota



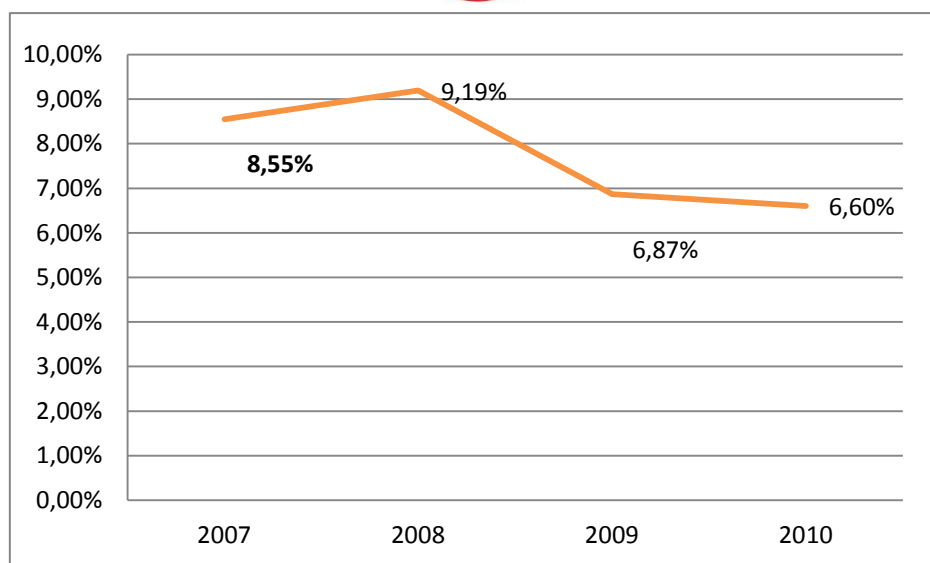
Fuente: AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

En el Gráfico N° 38, se demuestra inclusive que la participación de mercado de Toyota decreció hasta llegar en el 2010 al 6.60% de la participación de mercado total. Esto se debe a que Toyota estaba enfocada en la comercialización de vehículos de gama alta, es decir, en vehículos con precios altos, el segmento de mayores ventas es el de las camionetas alcanzando hasta el 70% de la composición total y comercializadas en Pichincha alrededor de 2.500 unidades.

Gráfico N° 33. Participación de mercado 2007-2010

Toyota



Fuente: AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

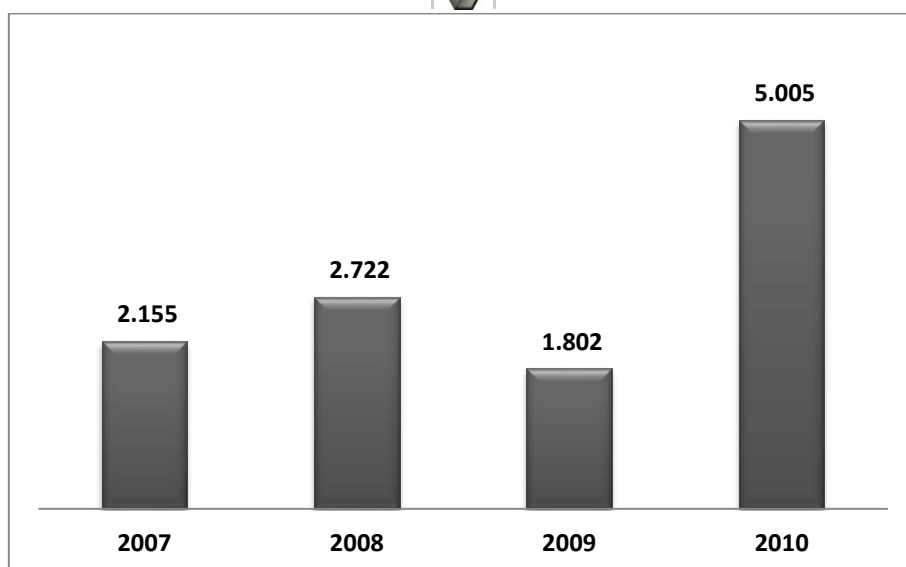
En el Gráfico N° 39 y 40, se observa por otra parte a la marca europea Renault quienes en el año 2007 comercializaban 2.155 unidades y que para el año 2010 alcanzan casi el doble de las ventas del año referente llegando a vender 5.005 unidades.

El crecimiento únicamente se contrae en el año 2009 cuando llegan a vender incluso menos que en el año 2007, es decir llegan a vender 1.802 unidades, año en el que la participación de mercado alcanza el 1,94% del total.

Casi el 85% de la composición de sus ventas se enfoca en el segmento de automóviles.

Gráfico N° 39. Ventas por marca 2007-2010

Renault

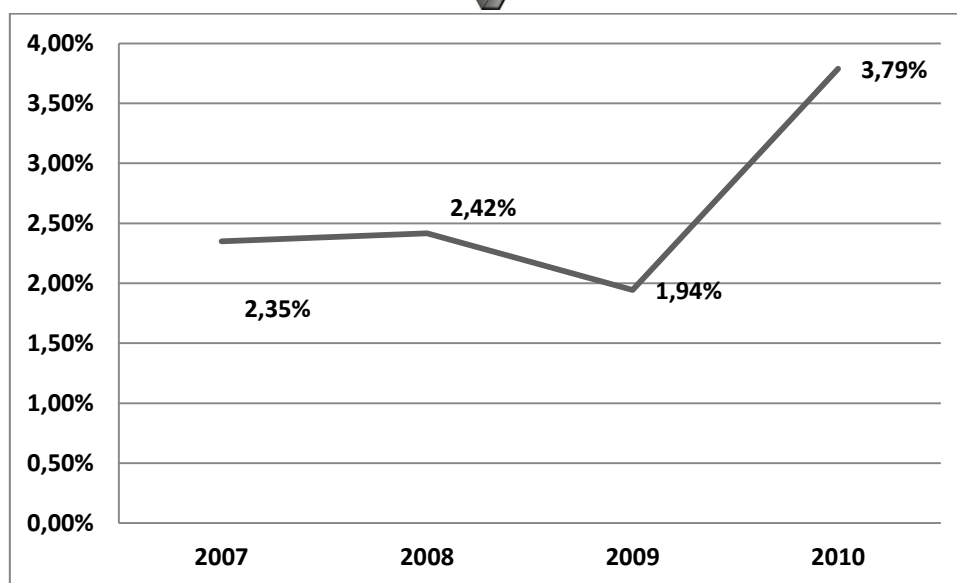


Fuente: AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

Gráfico N° 40. Participación de mercado 2007-2010

Renault



Fuente: AEADE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

Para el año 2010, el segmento de los automóviles los vehículos más vendidos son Chevrolet: Aveo Activo y Aveo Family, con 10.844 unidades y 5.280 unidades respectivamente. La marca Hyundai con su modelo Accent alcanzó el tercer lugar dentro de este segmento comercializando 4.987 unidades;

seguido por Nissan con el modelo Sentra con 3.426 unidades y en quinta posición nuevamente Chevrolet con el modelo Aveo Emotion con 3.156 unidades.

Para el mismo año, el segundo segmento más importante en el sector es el de las camionetas, de las cuales Chevrolet comercializó en primer lugar el modelo Luv D Max con 8.746 unidades; Mazda (BT-50), 7.421 unidades; Toyota (Hilux), 4.878 unidades; Ford (F-150), 2.546 unidades; y finalmente Nissan (NP 300) con 1.181 unidades.

Dentro del tercer segmento con mayor participación en ventas esta para el año 2010, todo terreno de los que, Chevrolet con su modelo Gran Vitara SZ, vendió 7.143 unidades; Chevrolet (Grand Vitara), 6.377 unidades; Hyundai (Tucson iX), 3.413 unidades; Kia (Sportage), 3.146 unidades; y finalmente, Nissan (x-Trail) con 1.389 unidades.

Para el año 2009, los precios promedio de Venta para el segmento de automóviles se ubicó en alrededor USD 13.478 según datos publicados por la AEADE, mientras que las camionetas tenían un precio promedio de USD 22.272 y todo terreno de USD 22.939.

La variación de los precios con respecto a los años anteriores provocó que se eliminen ciertos accesorios y más grave en otros casos dispositivos de seguridad, como fue el caso de Chevrolet quienes eliminaron airbags, aire acondicionado de sus modelos Grand Vitara.

Muchos sectores privados opinan que para finales del 2010 como para el 2011 la restricción no causó mayor impacto al sector debido a que la medida de control se aplica tardíamente cuando las importadoras han sobrepasado su cupo, pero al final el efecto tiene un impacto perjudicial para este sector y en especial a cada una de las marcas como se ha demostrado anteriormente.

Esta disminución obligada de la oferta solamente ha ocasionado distorsiones en perjuicio de los consumidores tales como aumento del precio en los vehículos y en especial especulación.

Un segmento que ha podido sobrevivir y que es comercializado especialmente por la marca Toyota son los vehículos híbridos, en el año 2008 se importaron 11 automóviles, 8 camionetas y 491 todo terreno; mientras que para el 2010, se llegan a importar 1.275 unidades de automóviles, 353 camionetas y 3.823 unidades todo terreno. El principal país de origen es los Estados Unidos, seguido de Japón y México. Dos marcas que comercializan híbridos son Ford y Chevrolet, pero en menores proporciones.

4.2.8. Importaciones por país de origen y por marca.

El sector importador se vio afectado por las medidas implementadas por el COMEXI. 70.322 unidades de vehículos nuevos se importaron en el año 2008, la demanda del mercado ecuatoriano se incrementaron en un 30% en comparación con el año 2007.

Los principales países donde se originaron las importaciones fueron para el año 2008: Corea, Japón y Colombia. A diferencia del 2007, en el año 2008 China sobrepasó a Brasil y México.

Para el 2009 como se indicó en páginas anteriores la producción local fue privilegiada frente a los vehículos importados en base a las medidas adoptadas por el gobierno en especial en el año 2009. De la misma manera los vehículos ensamblados obtuvieron una participación de 46,44% provenientes de las principales ensambladoras ubicadas en el Ecuador como son: Omnibus BB, Aymesa y Maresa, en comparación con el 53,56% de participación de los vehículos importados. El principal país de origen de las importaciones para el 2009 es Corea, seguido por Japón y EEUU, los tres representan 75% del total importado. En el caso de Colombia se presentó una disminución debido a la salvaguarda cambiaria, pasando del 17,83% de participación en el año 2008; al 7,49% en el 2009.

En el año 2010, el sector importador presenta una recuperación, para este año el 58% de los vehículos comercializados o vendido en el país provienen de este segmento, los principales países de origen de las importaciones son: Corea, Japón, EEUU, Colombia y México.

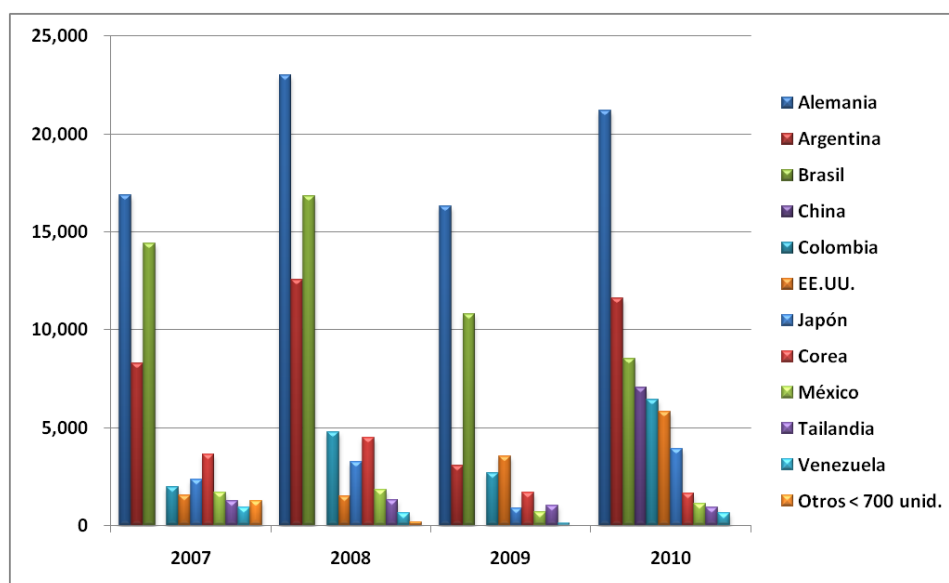
Cuadro Nº 31. Importación de vehículos por país (top 10)
(Años 2007-2010)

País	2007	2008	2009	2010
Alemania	1.249	1.319	1.019	907
Argentina	914	622	91	616
Brasil	1.695	1.827	660	1.122
China	2.332	3.252	874	3.928
Colombia	8.258	12.537	3.040	11.624
EE.UU.	1.532	1.474	3.520	5.817
Japón	14.418	16.832	10.776	8.538
Corea	16.865	23.002	16.321	21.207
México	1.954	4.785	2.661	6.416
Tailandia	0	0	0	7.055
Venezuela	1.266	171	0	0
Otros < 700 unid.	3.621	4.501	1.687	1.644
Total importaciones	54.104	70.322	40.649	68.874

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Gráfico N° 41. Importación de vehículos por país (top 10)
(Años 2007-2010)



Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Corea mantiene el liderazgo en la procedencia de vehículos importados en el Ecuador seguido de Japón, como se observa en el Gráfico N° 41, los demás países han tenido una variación importante de acuerdo a los tratados comerciales suspendidos en consecuencias de las salvaguardias adoptadas.

Las marcas que han sufrido impactos en la participación en el mercado ecuatoriano son Toyota que para el año 2008 tenía una participación de 9,19% y para el cierre del año 2010 alcanza una participación del 3,79%. De igual manera, Mazda que para el año 2008 alcanzaba el 9,26% para el año 2010 llega al 6,5% (Gráfico N° 42)

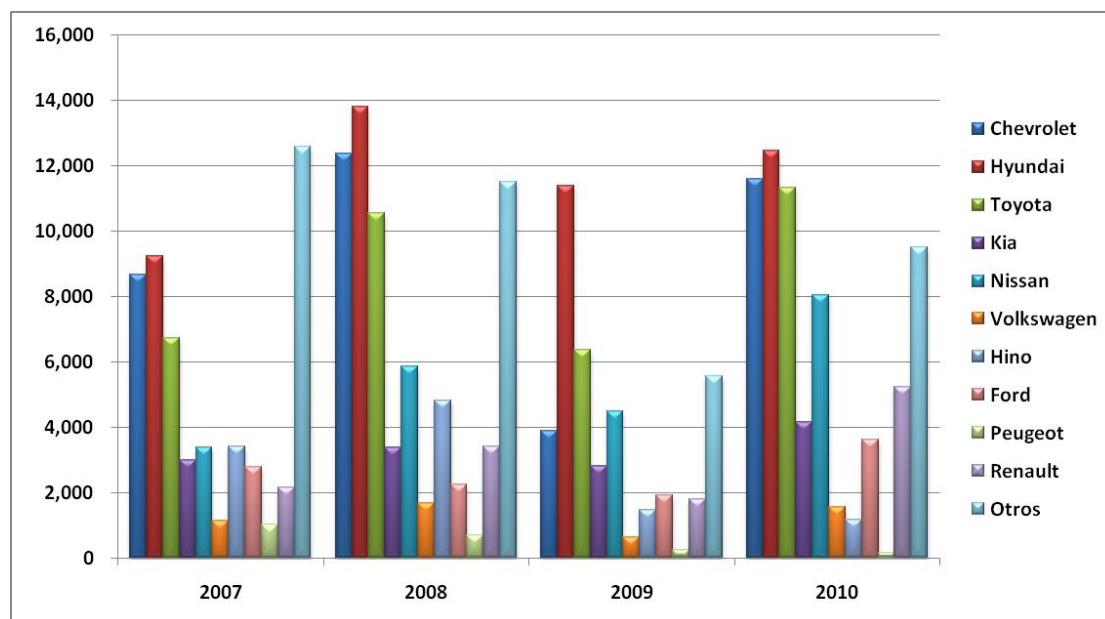
Cuadro N° 32. Importación de vehículos por marca (top 10)
(2007-2010)

Marca	2007	2008	2009	2010
Chevrolet	8.661	12.363	3.891	11.595
Hyundai	9.223	13.811	11.377	12.472
Toyota	6.738	10.543	6.371	11.324
Kia	3.003	3.377	2.828	4.173
Nissan	3.393	5.853	4.495	8.051
Volkswagen	1.134	1.684	652	1.567
Hino	3.405	4.812	1.470	1.166
Ford	2.786	2.265	1.934	3.632
Peugeot	1.022	704	246	146
Renault	2.162	3.412	1.810	5.238
Otros	12.577	11.498	5.575	9.510
Total importaciones	54.104	70.322	40.649	68.874

Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

**Gráfico N° 42. Importación de vehículos por marca (top 10)
(2007-2010)**



Fuente: CINAIE

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

**Cuadro N° 33. Variación del tipo de cambio Colombia, Japón y Corea
(2007-2010)**

País	Moneda	2007	2008	2009	2010
Japón	Yen	117,76	103,39	93,68	87,78
Variación del Yen frente al dolar			-12,20%	-9,39%	-6,30%
Colombia	Peso	2078,35	1966,26	2156,29	1897,89
Variación del Peso frente al dolar			-5,39%	9,66%	-11,98%
Core	Won	954	929	1100	1275
Variación del Won frente al dolar			-2,62%	18,41%	15,91%

Fuente: Banco de la República de Colombia, Embajada de los Estados Unidos en Japón, Forecastchart

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

En el Cuadro N° 33, se observa la variación del tipo de cambio de los tres principales países de donde provienen las importaciones de vehículos al Ecuador desde el 2007 al 2010. Las consecutivas variaciones que estas monedas registraron en este período, afectaron a los productos importados, estas variaciones tuvieron resultados positivos y negativos para el comercio ecuatoriano.

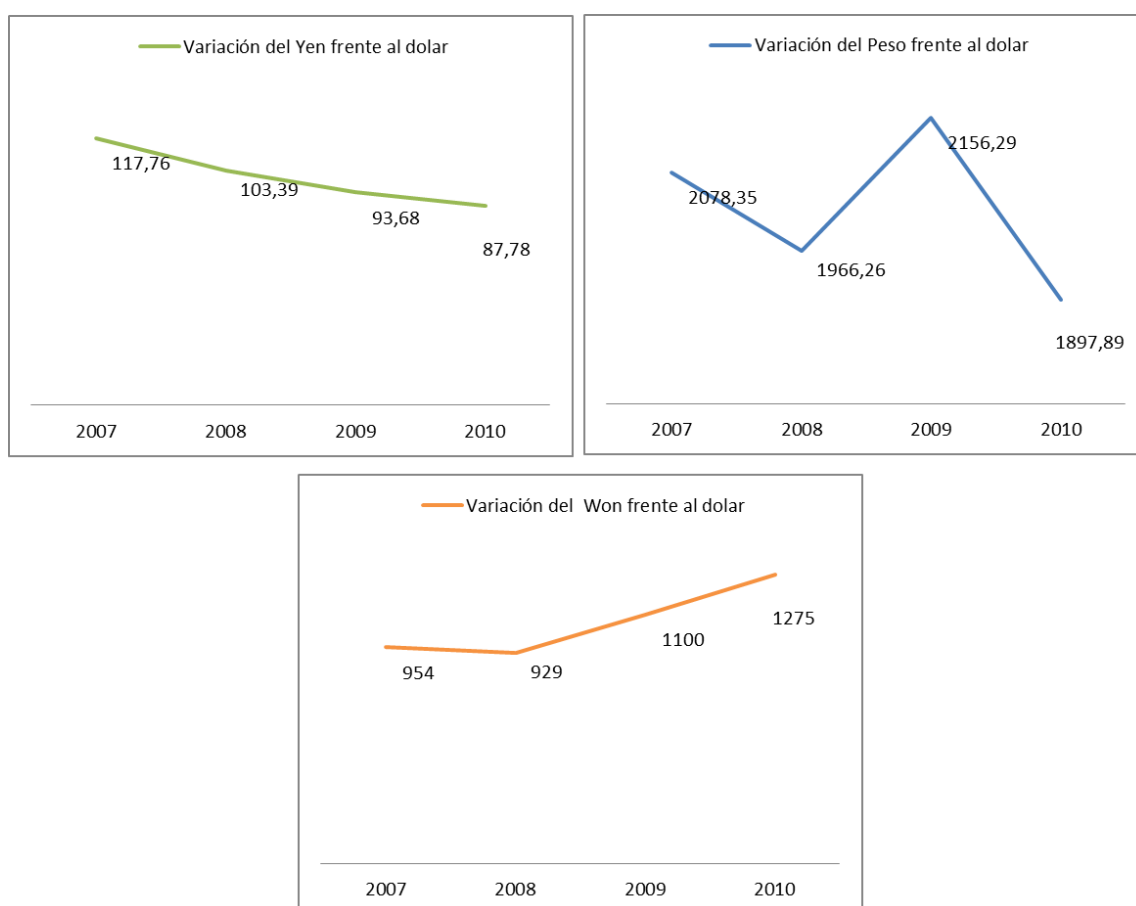
Por ejemplo, desde que Ecuador tiene una economía dolarizada, cualquier incremento en el tipo de cambio de estos países, ocasionó que las importaciones se abarataran. Es decir, por un mismo dólar se pudo obtener más moneda local de estos países, lo que significó compra más bienes. Este caso aplicó únicamente con la economía coreana que para el año 2010 se obtenía 321 wons más que en el año 2001. Del total de importaciones, las provenientes de Corea representaron: 31%, 2007; 33%, 2008; 40%, 2009; y 31% 2010.

En el caso de Japón, donde por un mismo dólar se obtuvo menos yenes, este efecto en el tipo de cambio, ocasionó que las importaciones provenientes de este país se encarezcan. Del total de las importaciones, las provenientes de Colombia representaron: 15% 2007; 185, 2008; 7% 2009; y 17% 2010.

Una participación importante en las importaciones tuvieron las provenientes de los Estados Unidos y México en los años 2009 y 2010 alcanzando el 8 y 9% respectivamente, versus el 3% y 4% promedio que representaron en los años 2007 y 2008.

En el gráfico N° 43, se puede observar la evolución de los tipos de cambio de Colombia, Japón y Corea donde se aprecia una constante revaluación del Yen frente al dólar, contrario a las devaluaciones del peso y el won frente al dólar.

Gráfico N° 43. Variación del tipo de cambio Colombia, Japón y Corea (2007-2010)



Fuente: Banco de la República de Colombia, Embajada de los Estados Unidos en Japón, Forecastchart
Elaborado por: Galo Basantes Cuví

4.2.9. Importaciones en unidades y dólares

Se puede observar en el Cuadro N° 34 el impacto monetario que las medidas de salvaguarda tomadas en el Ecuador marcaron en muchos sectores.

Cuadro N° 34. Participación de las importaciones en el mercado local 2006-2010

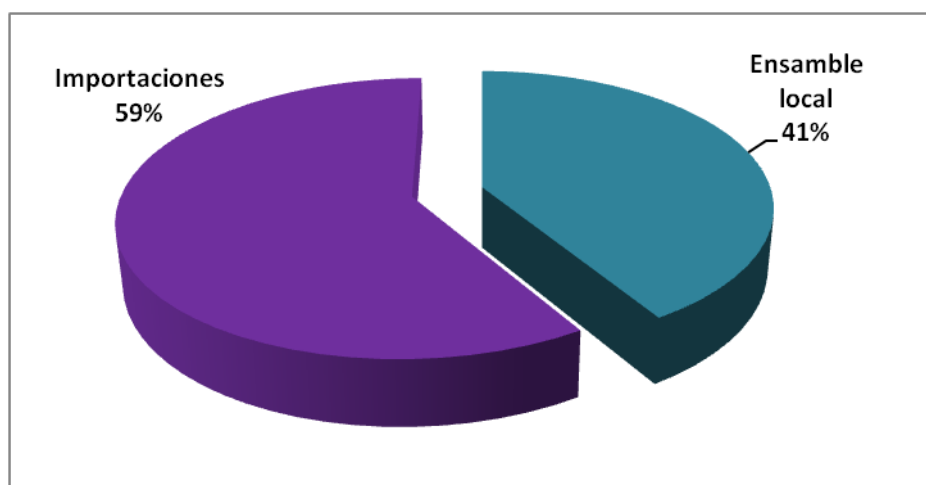
Detalle	2006	2007	2008	2009	2010
Total unidades comercializadas	88.956	91.778	112.684	92.764	132.172
Ensamble local	31.480	37.674	42.362	52.115	63.298
Importaciones	57.476	54.104	70.322	40.649	68.874
Participación (%)	65	59	62	44	52

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Para el año 2006, la participación de las importaciones en el total de las unidades comercializadas en el Ecuador era de 65%, para el año 2007 como se observa en el Gráfico N° 44, sufre una pequeña contracción del 6,2%, es decir que alcanza una participación del 59%. Las medidas de salvaguarda no fueron aplicadas directamente al sector automotriz, pero sí impactaron en global a la demanda local ante la incertidumbre que ocasiona la implementación de políticas comerciales a finales del año 2007.

Gráfico N° 44. Participación de las importaciones 2007

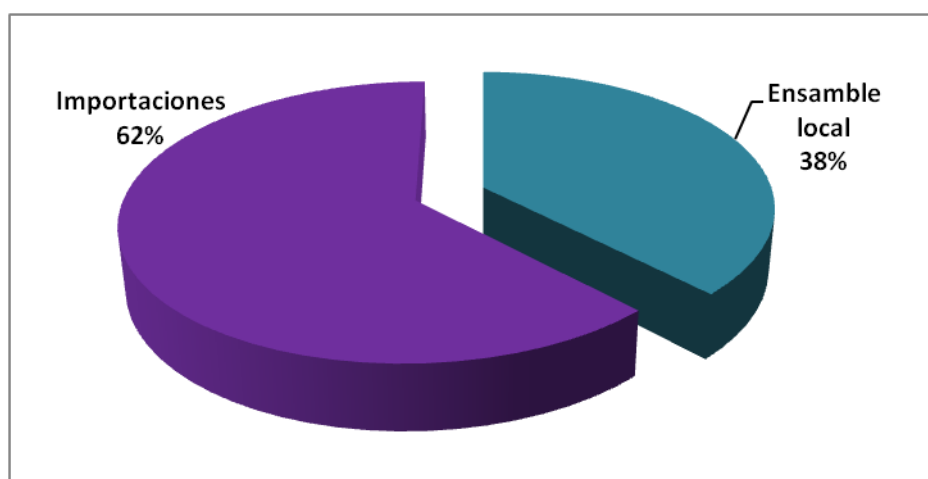


Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

En el año 2008 y como efecto de las negociaciones de las cámaras de industriales y en específico de la automotriz, la participación de las importaciones en el total de las unidades comercializadas es similar al año 2006 alcanzó el 62%, como se observa en el Gráfico N° 45.

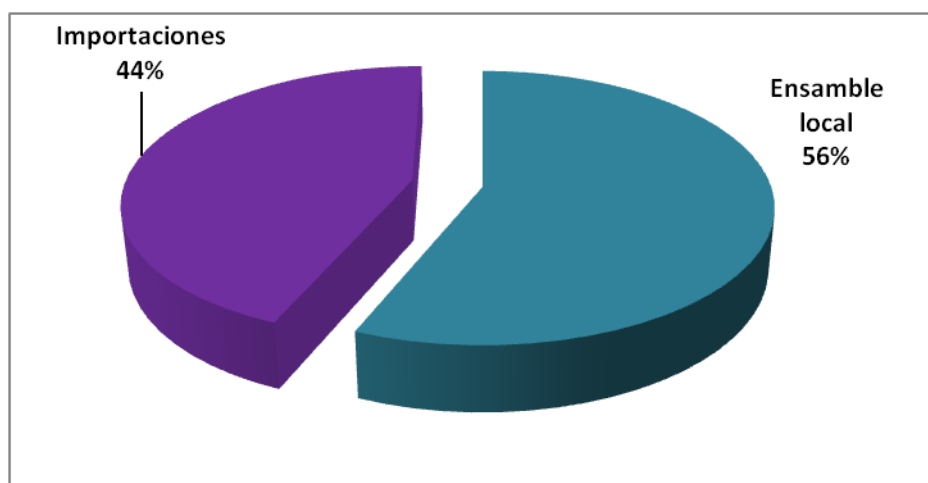
Gráfico N° 46. Participación de las importaciones 2008



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Pero en el año 2009, como se observa en el Gráfico N° 46, período en el que las medidas arancelarias golpean fuertemente al sector, no solamente la disminución del total de unidades comercializadas a nivel nacional, sino en la participación de las importaciones, este segmento se contrae en un 20%, comparado al año 2008.

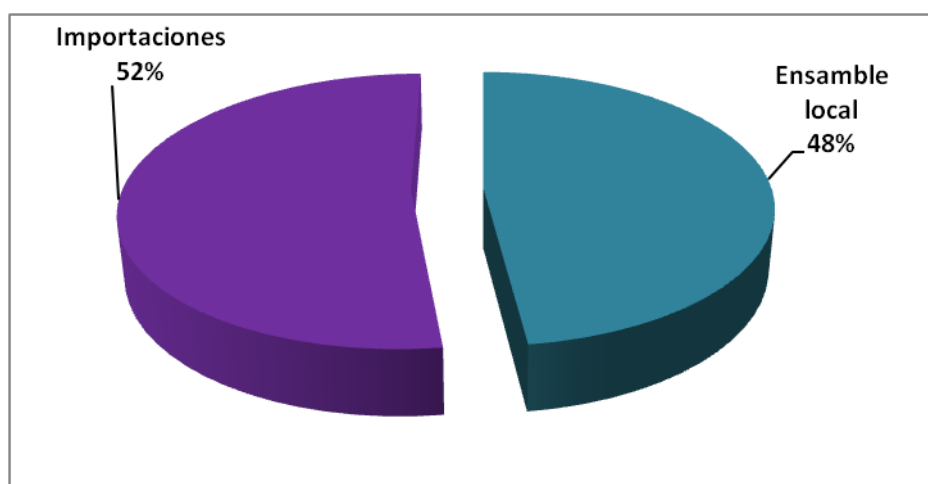
Gráfico N° 46. Participación de las importaciones 2009



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

En el año 2010 existe una recuperación del segmento debido a una variación en el portafolio de vehículos comercializados, como se observa en el Gráfico N° 47.

Gráfico N° 47. Participación de las importaciones 2010



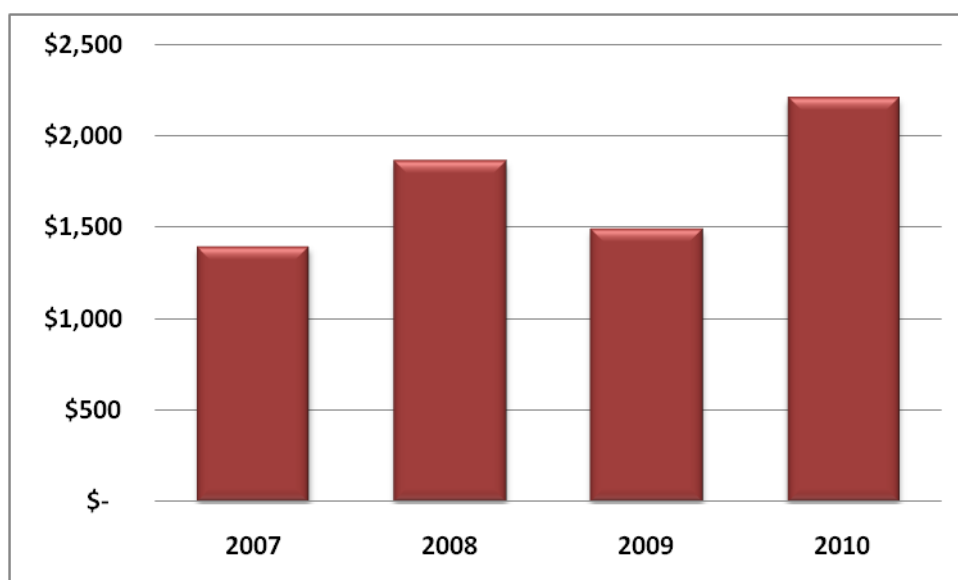
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Cuadro N° 35. Importaciones de vehículos 2006-2010 (FOB/CIF)

Detalle	2006	2007	2008	2009	2010
FOB	1.311'017.550	1.391'958.640	1.858'279.560	1.487'606.160	2.205'922.150
CIF	1.405'069.540	1.499'756.480	2.007'257.500	1.590'705.100	2.360'927.550

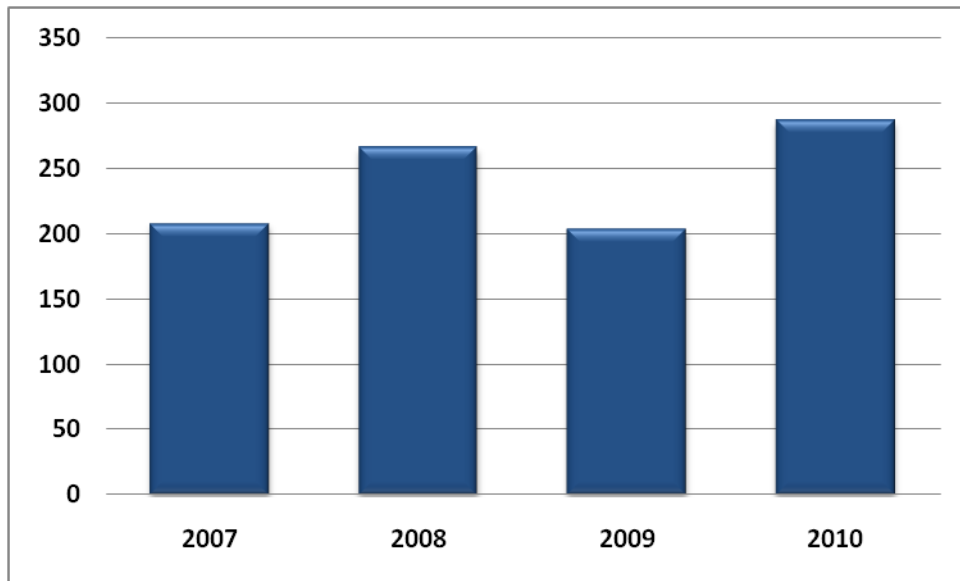
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Gráfico N° 48. Importaciones de vehículos (millones FOB 2007-2010)



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

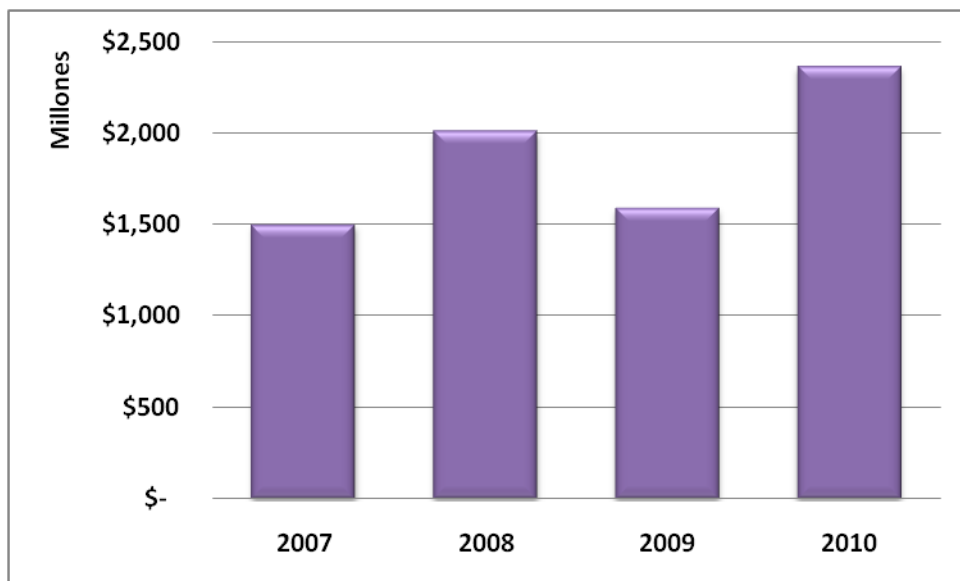
Gráfico N° 49. Importaciones de vehículos (millones de toneladas 2007-2010)



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Gráfico N° 50. Importaciones de vehículos (millones CIF 2007-2010)



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Galo Basantes Cuvi

Los Gráficos N° 48, 49 y 50 presentan una clara evidencia del impacto que las importaciones de vehículos tuvieron en el año 2009. El efecto de la contracción de las importaciones no solamente afectó a la industria automotriz sino que afectó en la recaudación tributaria, el gobierno dejó de percibir a través de tributos, tales como IVA, ICE, y el impuesto por salida de divisas.

El Estado ecuatoriano dejó de percibir por recaudaciones aproximadamente 181 millones de dólares.

Cuadro N° 36. Variación de las importaciones en dólares

Detalle	2006	2007	2008	2009	2010
FOB	1.311'017.550	1.391'958.640	1.858'279.560	1.487'606.160	2.205'922.150
CIF	1.405'069.540	1.499'756.480	2.007'257.500	1.590'705.100	2.360'927.550
Variación \$		80'941.090	466'320.920	(370.673.400)	718'315.990
Variación %		6,2%	33,5%	-19,9%	48,3%

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

En el Cuadro N° 36, se observa que en el año 2009 la variación respecto al año 2008 tanto en importaciones FOB y CIF es del -19,9%.

Cuadro N° 37. Tributos no recaudados por la reducción de importaciones en el 2009

Variación 2009	(370,673,400)
IVA	(44,480,808)
ISD	(7,413,468)
ICE	(129,735,690)
Total	(181,629,966)

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Galo Basantes Cuví

En el año 2009 el país dejó de importar 370 millones de dólares en la rama de la industria automotriz, como se observa en el Cuadro N° 37. Esto representa una pérdida fiscal por recaudaciones de aproximadamente 181 millones de dólares, el gobierno dejó de percibir en impuestos relacionados al sector.

Otros factores como el incremento en el gasto fiscal, la oferta crediticia no solamente de la banca privada sino también de la estatal, la liquidez del sistema financiero permitieron que haya una recuperación en el sector automotriz para el año 2010. Es importante señalar en el sector es más competitivo y los márgenes son más reducidos en comparación a los años anteriores, ya que muchos concesionarios para confrontar la crisis del año 2009 tuvieron que reducir sus costos, cerraron algunas agencias, redujeron su fuerza laboral o minimizaron promociones.

Cumpliendo con el objetivo fundamental de la presente investigación de analizar y determinar la incidencia que han tenido las medidas implementadas por el actual gobierno en el campo de la política comercial, se determina en base a la información presentada que las importaciones de vehículos nuevos sufrieron importantes variaciones, especialmente en el año 2009.

La política económica de mayor impacto fue, establecer cuotas de importación seguida del incremento en la tarifa arancelaria. Este efecto, en el año 2009 las importaciones de vehículos nuevos llegaron a contraerse en aproximadamente 370 millones de dólares como se mencionó en el

capítulo 4, no fue solamente las importaciones la única variable afectada por esta medida, sino que la disposición provocó un efecto negativo también a nivel de las recaudaciones fiscales relacionadas con el sector. Por la disminución en las importaciones, el Estado dejó de percibir, aproximadamente, 182 millones de dólares por impuestos el año 2009 relacionados con las importaciones de vehículos.

Otro aspecto importante que se revela en el presente estudio es que las medidas comerciales implementadas tuvieron un considerable impacto sobre las ventas de vehículos, tanto en unidades como en dólares. Para el año 2009 se puede observar una contracción en el mercado local del 18%, de 112 mil unidades comercializadas en el 2008, se llegaron a comercializar 92 mil unidades en el año 2009. Además, el precio promedio de venta del segmento de vehículos para el año 2009 se encontraba 10% menos en comparación con el precio promedio del año 2008; es decir USD 13.478 y USD 14.908, respectivamente, fueron los segmentos de vans y todo terreno los que presentaron un mayor impacto decrecen del 18% y 13%, respectivamente.

Por lo predicho por la teoría, en el capítulo 2 sobre el desplazamiento negativo de la curva de oferta a raíz de la inserción de un impuesto, se afirma en base a los datos presentados en el estudio para el caso del sector automotriz, evidencia un gran impacto resultante en la contracción que presenta las ventas de vehículos nuevos en el Ecuador, y que años anteriores previos a estas medidas presentan un crecimiento progresivo, para el año 1998 en Ecuador se comercializaban 47.985 unidades y en el año 2006 se llegan a comercializar 89.558 unidades; es decir, el incremento es del 87% en 9 años, lo cual afirma lo expresado en la teoría macroeconómica señalada en el segundo capítulo.

Es importante mencionar además, que el año 2010 el sector automotriz presenta una recuperación considerable, las importaciones vuelven a tener una participación sobre las ventas nacionales considerable llegó al 48,3% como lo expuso en el presente capítulo sobre el total de las unidades comercializadas en el país. El efecto en gran medida se debe, al incremento de la oferta crediticia y sus bajas tasas de interés, fruto del incremento de la liquidez. La participación de un mayor número de bancos dentro de una economía dolarizada como la de Ecuador ha generado competencia entre las entidades financieras además que desde diciembre del 2009 la banca pública ha invertido USD430 millones con la finalidad de dinamizar la economía, este tipo de política tiene la finalidad de sostener la disminución de la tasa de interés. Otra razón para que las instituciones financieras oferten localmente más créditos de consumo, fue contrarrestando el efecto del incremento del impuesto por salida de capitales, la competitividad entre las entidades financieras permite ampliar las opciones de crédito ofrecidas al cliente final.

En referencia al resultado presentado en relación a la dinámica de la oferta del mercado por segmentos, evidencia el desplazamiento de la misma por una mayor participación de Corea, Colombia y Tailandia, resultante de la oferta de marcas que han sufrido un cambio importante en especial los que son de origen de mercados emergentes que ofrecen precios más convenientes que las marcas tradicionales, esto se vio agravado en especial, porque en el sector automotriz también fue afectado por la crisis financiera mundial, principalmente Japón que sufriría en el 2009 la reducción más crítica en ventas de los últimos 31 años.

En base a lo expuesto, el principal efecto de las medidas arancelarias en el sector automotriz ha sido el estancamiento del crecimiento en el año 2009, este sector había representado un crecimiento

sostenido en los años anteriores y a partir de que el Gobierno Nacional estableció políticas arancelarias a las importaciones de vehículos, este sector afrontó una reducción en la calidad de las unidades que se comercializan en Ecuador con la finalidad de que los concesionarios puedan mantener precios competitivos, es decir que los concesionarios se vieron obligados a comercializar vehículos menos equipados que afectan a la seguridad del conductor. El impacto de la medida fue trasladado al cliente final y la capacidad de ofrecer una mayor gama de productos dentro del portafolio de cada marca.

Conclusiones

Los resultados obtenidos en el presente análisis permiten concluir que una variación impositiva, ya sea ésta a través de impuestos locales al consumidor final o a través de la implementación de gravámenes a las importaciones o cuotas de importación, afectaron directamente a la tendencia de las importaciones de vehículos nuevos en el país. Esto significa que los importadores de vehículos sufrieron reducciones en sus ingresos globales. En el 2002 las importaciones representaron el 70% del total de vehículos comercializados en el país, mientras el 2009 llegó a representar el 54%, y del 58% para el 2010; es decir, dejaron de importar alrededor de 16.000 unidades, aproximadamente, un impacto de 240 millones de dólares. El efecto, no solamente impactó al sector automotriz sino a otros sectores conexos como empresas de importación y comercialización de repuestos, accesorios, radios, alarmas, llantas, servicios de aduana para nacionalización de vehículos, entre otros.

Otra importante derivación de las políticas comerciales es el cambio que sufrió el portafolio de vehículos ofertados por los concesionarios de vehículos, Toyota redujo sus importaciones en 39,57% en el 2009 en comparación al año 2008, Chevrolet redujo sus importaciones en 68%, Renault el 46%, Kia en 17% entre otras. Esta variación afecta directamente en los gustos y preferencias del consumidor final que hoy prefiere adquirir un automóvil en lugar de un todo terreno el que le proporciona un ahorro inicial al momento de la compra y un ahorro futuro en gastos por mantenimiento. Esto se deriva principalmente al cambio del mercado orientado a una gama media y baja de vehículos, es decir menores a USD 15.000.

De igual manera se evidenció en el 2007, una serie de medidas gubernamentales alteraron el desarrollo normal del mercado automotor, causó un incremento de precios y un desplazamiento de la demanda hacia vehículos básicos y menos equipados, debido a que los vehículos con equipamiento completo se encarecieron por el incremento en los aranceles, lo cual obligó al consumidor final a tomar decisiones sobre adquirir vehículos con menor equipamiento que se ajustaban a su presupuesto. Este nuevo escenario empeora para el año 2011 cuando en el mes de noviembre entró en vigencia la novena reforma tributaria incrementó el impuesto a la salida de divisas del 2 al 5%, obligó a los importadores de vehículos y demás productos ajustar sus niveles de precios. Esta reforma grava además IVA (12%) e ICE (35%) a los vehículos híbridos con precio de venta superior a USD 35.000 anuló la iniciativa de fomentar la demanda de vehículos más eficientes y amigables con el medio ambiente y contradijo totalmente el supuesto carácter ambiental de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Recursos del Estado.

Finalmente, el resultado de la toma de medidas por parte del estado conllevó a un ajuste general del mercado, volvió a ciertas marcas más competitivas que otras por su fácil adaptabilidad a los cambios, la contracción de la demanda de 19.920 unidades en el 2009 comparadas con el 2008 muestran la variación sobre los hábitos de consumo en la población.

Recomendaciones

La implementación de las políticas económicas en el Ecuador y que afectan al mercado automotriz, no debe tener como objetivo únicamente el incrementar la recaudación tributaria buscando ajustar déficits en balanza comercial que compensen a su vez desfases de balanza de pagos generados por el incremento constante de las importaciones y un decrecimiento de las exportaciones en general.

Tomando en cuenta el alto grado de dependencia del componente importado que mantiene esta industria, las políticas antes mencionadas deben ser consecuentes con los tres actores principales que forman la ecuación, estos son: el Estado y su necesidad creciente de ingresos que puedan financiar su presupuesto; la industria que históricamente no se mostró preparada para modificar sus procesos productivos volviéndolos más competitivos con respecto al mercado exterior; y por último el consumidor, el cual ha visto incrementar de manera constante tanto la oferta de productos aunque con un sensible deterioro de su capacidad adquisitiva, debido a los incrementos de precios derivados del traslado de los impuestos desde el estado, pasando por las empresas comercializadoras.

Con respecto a estas observaciones se recomienda: por parte de el Estado que las políticas arancelarias deben ir acompañadas de políticas que a su vez incentiven la sustitución de importaciones, con el objetivo de promover la implementación dentro del país de plantas no sólo de ensamblaje, sino que estén en capacidad de fabricar en su totalidad vehículos con estándares internacionales, con el objetivo tanto de suplir la demanda interna como de promover un incremento en las exportaciones, lo que generará un saldo favorable en la balanza comercial y por ende en la balanza de pagos. De igual manera se recomienda al Estado informar a la industria con anticipación las políticas a ser aplicadas, con el objetivo de permitir un desarrollo sostenible y organizado en base a una planificación previa de largo plazo.

Por el lado de la industria automotriz, se recomienda formalizar un compromiso que abarque todas las áreas que directa o indirectamente son beneficiarias, para reducir drásticamente y de forma sostenida los porcentajes del componente importado en los vehículos comercializados dentro del país, buscando ser más competitiva y evitando el proteccionismo estatal, el que fue usual durante décadas. Adicionalmente, se debe trabajar para que una parte de la utilidad generada sea trasladada a proyectos de investigación y desarrollo de tecnología nacional para de esta manera también reducir sus costos de producción en el futuro.

Todas estas recomendaciones serán de beneficio para el consumidor final, el cual verá en el mediano plazo incrementar la oferta de producto con precios más accesibles por la disminución de impuestos en los vehículos elaborados localmente, a tasas de interés mucho más atractivas derivadas de un incremento de liquidez en la economía y con una capacidad adquisitiva superior debido al incremento de fuentes de trabajo generadas por la sustitución de importaciones y la producción de piezas y partes dentro del territorio nacional.

Referencias Bibliográficas

- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE (2000) ***Sector automotriz en cifras 1999-2010***, Quito: Ecuaofset.
- Banco Central del Ecuador, ***Boletín estadístico 2006, 2007, 2008, 2009***.
- Banco Central del Ecuador (2008) ***Memoria anual 2008: análisis de la situación de los sectores estratégicos de la economía***; Quito-Ecuador
- Boyer, Robert, y Michel Freyssenet (2001): ***Los modelos productivos***. Buenos Aires- Argentina.
- Decisión 249 de la Comisión del indicado Acuerdo, publicada en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, el 10 de agosto de 1989
- Decreto Ejecutivo No. 07 (2007) ***Publicado en el Registro Oficial No. 36***.
- Decreto Ejecutivo No. 144 (2007) ***Publicado en el Registro Oficial No. 37***.
- Decreto Ejecutivo No. 145 (2007) ***Publicado en el Registro Oficial No. 37***.
- Documentos de información nomenclatura internacional de la Subsecretaría de Comercio e Inversiones (2009), Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO).
- Estadísticas del sector (2007-2010) Publicación mensual de producción, importación y exportación de vehículos del Ecuador AEADE, Quito: Ecuaofset.
- Fisher, Laura y Jorge Espejo (1993) ***Mercadotecnia***. México: McGraw-Hill, Tercera Edición.
- Friedman, M. (1949) ***The marshallian demand curve***. Chicago: Journal of Political Economy, pp. 463-495.
- Friedman, Milton (1957) ***A theory of the consumption function***, Princeton, Princeton University Press.
- Guinart, Martin, ***Un análisis teórico de la integración***. Centro argentino de estudios internacionales www.caei.com.ar, programa economía internacional integración económica.
- Hal R. Varian (1999) ***Un enfoque actual: Microeconomía intermedia***. España: Editor Antoni Bosch S. A., 5ta ed., pág. 311.
- Heckscher, Eli (1950) ***"The effect of foreign trade on the distribution of income"***. México:
- Información estadística de vehículos de Colombia y Venezuela AEADE (2007-2010), Quito: Ecuaofset.
- Información histórica de la producción de vehículos AEADE (2007-2010), Quito: Ecuaofset.
- Información técnica sobre salvaguardias, principios generales, Organización Mundial de Comercio, Portal OMC.
- Informe del Parque Automotor Ecuatoriano AEADE (2007-2010), Quito: Ecuaofset.

- Krugman, Paul y Obstfeld, M. (2000) ***Economía internacional. Teoría y política***. Madrid: McGraw-Hill, 2 ed.
- Krugman, Paul (1980) ***"Scale economies, product differentiation, and the pattern of trade"***, American Economic Review,
- Ley de comercio Exterior e inversiones "LEXI" (1997) ***Ley No. 12. Registro Oficial/ Suplemento 82***.
- Ley reformatoria a la ley de comercio exterior e inversiones "LEXI" (1999), **Art. 1**. Publicado en el Registro Oficial No 156.
- Literal F, Artículo 16 del Título II, De Los Principios y Disposiciones para el Cumplimiento, De los Objetivos de esta Ley.
- Mankiw, Gregory (1980) ***Principios de economía***. Madrid: McGraw-Hill.
- Mas-Colell, A. Whinston, M. Green, J. (1995) ***Microeconomic Theory***. New York: OUP.
- Mondragón, Carlos (2001) ***Modelo de Heckscher-Ohlin***, investigador del centro de estudios mexicano.
- Ohlin, Bertil (1933) ***Interregional and international trade***. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Porter, Michael E. (1980) ***Ventaja competitiva***. Madrid: Ed. CECSA.
- Resoluciones adoptadas por el **Consejo de Comercio Exterior e Inversiones COMEXI** (2007-2010). Página web publicaciones en el Registro Oficial, www.comexi.gob.ec/comexi/resoluciones
- Resoluciones comité de comercio exterior COMEX (2011) Ministerio de coordinación de la producción, empleo y competitividad. <http://www.mcpec.gob.ec>
- Reyes López, Rodolfo (2011, febrero) Instrumentos de política comercial. Economía internacional. www.moodle.itescam.edu.mx/principal/r41580.DOC (Consulta: 16/04/2012)
- Samuelson, Paul A. y William D. Nordhaus (1996) ***Economía***, España: McGraw-Hill.
- Samuelson, Paul A (1948) ***"International trade and equalization of factor prices"***. Economic Journal 58 (june).
- Sánchez Molinero, J. M., Santiago Hernando, R. (1998) ***Utilidad y bienestar***. Madrid: Síntesis.
- Segunda reforma a la ley de comercio exterior e inversiones LEXI (2003) ***Registro Oficial Nº 219***.
- Smith, Adam (1776) ***An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations***, London, Strahan & Cadell.
- Smith Adam (1999) ***Investigación de la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones***. España: Ediciones Folio, S.A.
- Tamayo, Manuel (1997) ***El análisis de las políticas públicas***, España, Bañón.

Tugores Ques, Juan (1997) ***Economía internacional e integración económica***. 2da ed., Madrid: McGraw-Hill,

Valores FOB & CIF de exportaciones e importaciones de autopartes y vehículos AEADE (2007-2010), Quito: Ecuaoffset.

Varian, Hal (1992) ***Análisis microeconómico***, España: Antoni Bosch.

Villarreal, René (1979) ***Economía internacional. Teorías clásicas, neoclásicas y su evidencia histórica***, México: Fondo de Cultura Económica.

ANEXOS

Política arancelaria sobre la partida de automóviles 2007-2010 COMEXI

Tabla Nº 3. Resoluciones del año 2007 a la partida arancelaria de vehículos

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 379	09/03/2007	67	19/04/2007	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

La Resolución 379, que sustituye el Anexo B de la Resolución No. 372, por el Anexo 1 de la presente Resolución que actualiza la Nómina de Productos Sujetos a Controles Previos a la Importación.

**Tabla Nº 4. Régimen de importaciones sujetas a controles previos
Base legal anexo 2 de la resolución 379**

INSTITUCIÓN	DOCUMENTO	PRODUCTO	BASE LEGAL
<i>Dirección Técnica Conservación Red Vial Estatal del Ministerio de Transporte y Obras Públicas – Importaciones</i>	Permisos de Importación	Vehículos automotores para transporte de personas y mercancías, tractores y sus partes, remolques y accesorios.	Artículo 38. (Artículo sustituido por Decreto Ejecutivo No 2044, Registro Oficial 515 de 30 de Agosto de 1994). Reglamento a la Ley de Caminos de la República del Ecuador.[1] Acuerdo Ministerial 80. Registro Oficial No 567, 19 de agosto de 1965.
			Artículo 10.- Decisión 491 de la Comunidad Andina.- Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera

Tabla Nº 5. Resoluciones del año 2007 a la partida arancelaria de vehículos

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 393	13/09/2007	Suplemento 191 A	16/10/2007	636	193	18/10/2007

La Resolución 393, es un dictamen favorable para diferimiento arancelario al 0% para CKD, chasises y vehículos conforme el Programa de Renovación del Parque Automotor del Gobierno Nacional, que fue adoptada el 13 Septiembre del 2007 por el COMEXI. Programa de Renovación Parque Automotor (Plan RENOVA).

Tabla Nº 6. Resoluciones del año 2008 a la partida arancelaria de vehículos

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 450	29/10/2008	Suplemento 492	19/12/2008	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

La Resolución 450, se propone la codificación de documentos de control previo a las importaciones y modificación de la nómina de productos de prohibida importación.

Tabla Nº 7. Resoluciones del año 2008 a la partida arancelaria de vehículos

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 464	18/12/2008	510	20/01/2009	1543	S. 515	27/01/2009

La Resolución 464, s Reforma al anexo II del Decreto Ejecutivo 592 diferimiento arancelario.

Tabla Nº 8. Resoluciones del año 2009 a la partida arancelaria de vehículos mes de enero

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 466	19/01/09	512 Suplemento	22/01/09	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 467	22/01/09	NA	NA	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 468	30/01/2009	Suplemento 524	09/02/2009	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

Tabla Nº 9. Resoluciones del año 2009 a la partida arancelaria de vehículos mes de febrero

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 469	12/02/2009	536	27/02/2009	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

Tabla Nº 10. Resoluciones del año 2009 a la partida arancelaria de vehículos mes de marzo

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 473	02/03/2009	550 y 558	17/03/2009 27/03/2009	1705	594	20/05/2009
Resolución 476	02/03/2009	550	17/03/2009	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 477	18/03/2009	565	07/04/2009	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 479	20/03/2009	567	09/04/2009	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 480	18/03/2009	570	15/04/2009	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

Resolución 473 Reformar el Anexo 1 de la **Resolución 379** del COMEXI.

Resolución 476, reformar el Art 2 de la Resolución 231.

Resolución 477, reformas a la Salvaguardia de Balanza de Pagos. **Resolución 479**. Excluir la aplicación de la salvaguardia a las importaciones de los vehículos y CKD's amparados en el Convenio por el que se establece el Programa de Renovación del Parque Automotor (Plan de Renovación Vehicular – RENOVA), para cada transportista beneficiario, de conformidad a los cupos establecidos en los Anexos del Decreto Ejecutivo 636.

Resolución 480, modificar el Artículo Segundo de la Resolución del COMEXI No. 466, excluyendo al tránsito nacional de la aplicación de la Salvaguardia por Balanza de Pagos. Las medidas de cupos, aranceles específicos o recargos arancelarios únicamente se aplicarán en los cambios de regímenes aduaneros que procedan posteriormente, luego de vencido el tránsito nacional.

Tabla N° 11. Resoluciones del año 2009 a la partida arancelaria de vehículos mes de abril

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 482	07/04/2009	R.O. 582	04/05/2009	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 483	07/04/2009	R.O. 582	04/05/2009	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 484	30/04/2009	R.O. 604	03/06/2009	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

Resolución 482, reforma al Art.1 de la Resolución 477 y fijar el 30 de abril de 2009 como fecha límite para la presentación de solicitudes de revisión de cupos de sub-partidas susceptibles de contener materias primas e insumos en general.

Resolución 483, interponer ante la CAN un recurso de reconsideración al Art. 2 de la Resolución 1227 de dicha Secretaría General.

Resolución 484, excluir el Régimen Aduanero de Almacenes Libres y Especiales (Duty Free) de la aplicación de la Resolución 466.

Tabla N° 12. Resoluciones del año 2009 a la partida arancelaria de vehículos mes de mayo y junio

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 487	24/06/2009	630	09/07/2009	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 488	25/06/2009	Suplemento R.O. 631	10/07/2009	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 489	25/06/09	NA	NA	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 490	16/06/2009	632	13/07/2009	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

Tabla N° 13. Resoluciones del año 2009 a la partida arancelaria de vehículos mes de julio

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 495	15/07/2009	645	30/07/2009	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 497	15/07/2009	646	31/07/2009	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 498	15/07/2009	646	31/07/2009	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

Resolución 495, incorporar los siguientes artículos innumerados a continuación del último artículo de la Resolución 184 del COMEXI.

Resolución 497, a continuación del segundo inciso, del artículo 10, agréguese lo siguiente: ..., así como los declarados como pérdida total por una compañía de seguros legalmente constituida en el país, a favor de otros beneficiarios del Plan "RENOVA", sin el cobro de gravamen alguno'.

Resolución 498, efectuar la siguiente fe de erratas a la Resolución del COMEXI No 487 del 22 de junio de 2009.

Tabla N° 14. Resoluciones del año 2009 a la partida arancelaria de vehículos mes de agosto

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 502	14/08/09	Suplemento 9	21/08/09	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 503	13/08/09	18	03/09/09	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

Resolución 502, derogar la Resolución 494 del COMEXI, publicada en el Suplemento del Registro Oficial N° 631 de 10 de julio de 2009.

Resolución 503, incorpora un nuevo Artículo innumerado, a partir del Artículo Primero de la Resolución 487 del COMEXI, en los siguientes términos.

Tabla Nº 15. Resoluciones del año 2009 a la partida arancelaria de vehículos mes de septiembre

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 511	17/09/09	Suplemento 40	05/10/09	108	Suplemento 58	30/10/09
Resolución 515	17/09/09	37	30/09/09	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 516	17/09/09	37	30/09/09	444	257	16/08/09
Resolución 518	17/09/09	Suplemento 40	05/10/09	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

Resolución 511, emitir dictamen favorable para diferir a 0% de ad-valorem, el arancel correspondiente al cupo de importación de US\$. 2'227.294,29, otorgado a la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros del Ecuador (FENACOTIP) con RUC. No. 1790751422001, para la importación de llantas clasificadas en la sub-partida 4011.20.10.00.

Resolución 515, autorizar la exoneración del pago del recargo arancelario del 12% por Salvaguardia por Balanza de pagos, para la importación de ambulancias y de vehículos especiales que adquieran las entidades públicas, como es el caso de los Cuerpos de Bomberos y la Comisión de Tránsito, siempre y cuando no se produzcan en el país y sean compatibles con las actividades que desarrollan este tipo de organismos.

Resolución 516, emitir dictamen favorable para reactivar la entrega de Certificados de Abonos Tributarios, CATs, como un mecanismo que permita compensar a los sectores exportadores afectados por sanciones comerciales, impuestas por organismos subregionales de integración latinoamericana en el ámbito de sus competencias.

Resolución 518, disponer al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración, que inicie las gestiones necesarias ante la Secretaría General de la Comunidad Andina, que le permitan renegociar los términos del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor, acción que deberá concluir hasta el 31 de diciembre del 2009.

Tabla N° 16. Resoluciones del año 2009 a la partida arancelaria de vehículos mes de octubre

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 521	06/10/09	Suplemento 47	15/10/09	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 523	06/10/09	Suplemento 47	15/10/09	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 524	06/10/09	Suplemento 47	15/10/09	444	257	16/08/09
Resolución 525	06/10/09	54	26/10/09	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 527	22/10/09	63	10/11/09	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

Resolución 521, aclarar que la aplicación de la Resolución 503 del COMEXI, publicada en el Registro Oficial No.18 del 3 de septiembre de 2009, no deroga los cupos otorgados por el COMEXI desde la vigencia de la Resolución 466 hasta antes de la expedición de la Resolución 503, dentro de las 20 subpartidas del Anexo III de la Resolución 487.

Resolución 523, excluir de la aplicación de la medida de Salvaguardia Cambiaria las partidas que constan en el Anexo 1 de la presente Resolución.

Resolución 524, reducir el recargo arancelario del 12% al 9% establecido por Salvaguardia por Balanza de Pagos en la Resolución 487 del COMEXI, a los vehículos clasificados en las siguientes subpartidas:

Resolución 525, encomendar al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración realizar, inmediatamente, las gestiones necesarias para la protocolización en la ALADI, de los resultados del proceso de negociación con la República de Cuba.

Resolución 527, incluir la siguiente DISPOSICIÓN TRANSITORIA en la Resolución 515 del COMEXI, publicada en el Registro Oficial N° 37 de 30 de septiembre de 2009:

Tabla Nº 17. Resoluciones del año 2009 a la partida arancelaria de vehículos mes de noviembre y diciembre

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 530	10/12/09	93	22/12/09	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 533	22/12/09	109	15/01/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 534	22/12/09	103	07/01/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

Resolución 530, excluir de la aplicación de la Salvaguardia Cambiaria las partidas que constan en el Anexo 1 de la presente Resolución.

Resolución 533, reducir en un 10% todos los recargos arancelarios establecidos por concepto de Salvaguardia por Balanza de Pagos, mediante Resoluciones 466, 468, 487 y 524 del COMEXI, a partir del 23 de enero de 2010.

Resolución 534, para la aplicación de la Resolución No. 524 adoptada por el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones el 6 de octubre de 2009, se observarán las siguientes normas: Los vehículos importados bajo la restricción consistente en cupos de importación, de conformidad con la Resolución No. 466 del COMEXI, se nacionalizarán considerando el régimen de salvaguardia vigente a la fecha de embarque de dichas mercancías.

Tabla Nº 18. Resoluciones del año 2010 a la partida arancelaria de vehículos mes de enero

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 538	11/01/10	119	29/01/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 539	11/01/10	122	03/02/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 541	28/01/10	Suplemento 128	11/02/10	264	149	12/03/10
Resolución 542	28/01/10	NA	NA	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 543	28/01/10	Suplemento 128	11/02/10	340	189	10/05/10
Resolución 544	17/02/10	Suplemento 128	11/02/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 545	28/01/10	136	23/02/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

Resolución 538, aclarar que la Resolución 466 del COMEXI y sus reformas, se mantienen vigentes hasta que el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones las derogue expresamente.

Resolución 539, derogar la Resolución 495 del COMEXI de 15 de julio de 2009, publicada en el Registro Oficial 645 de 30 de julio de 2009.

Resolución 541, emitir dictamen favorable para diferir a 0% de ad-valorem el arancel nacional de importaciones, a los cupos de importación dentro de la sub-partida arancelaria 4011.20.10.00.

Resolución 542, tomar conocimiento de las políticas que han sido consensuadas entre la autoridad nacional de tránsito y transporte terrestre, Corporación Financiera Nacional y los administradores del Programa de Renovación del Parque Automotor para el Sector Transportista, en relación a la aprobación de una línea de crédito para la adquisición de vehículos usados, así como para agilizar la entrega del Certificado de Chatarrización y demás reformas al reglamento para la importación y adquisición de vehículos, de conformidad con el convenio que establece la renovación del parque automotor.

Resolución 543, reformar el Anexo I de la Resolución 393 del COMEXI, mediante la cual se emitió dictamen favorable para diferir, en forma temporal, a cero por ciento (0%) de ad-valorem, las tarifas arancelarias para la importación de vehículos para el servicio de transporte público, que participan en el programa de renovación del parque automotor, en los siguientes términos:

Resolución 544, disponer al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración, que notifique a la Secretaría General de la Comunidad Andina y demás países contrapartes del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor, sobre la decisión de Ecuador de denunciarlo y proceder a renegociar un nuevo convenio con Colombia, con el mismo objetivo de fomento al sector automotriz, sobre los parámetros que determine el COMEXI.

Resolución 545, reforma Resolución 533

Tabla N° 19. Resoluciones del año 2010 a la partida arancelaria de vehículos mes de febrero

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 548	03/02/10	Suplemento 128	11/02/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 549	03/02/10	128	11/02/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

Resolución 548, dar por terminada la aplicación de la medida de Salvaguardia Cambiaria implementada mediante Resolución 502 del COMEXI, publicada en el Suplemento al Registro Oficial No. 09 de 21 de agosto de 2009.

Resolución 549, establecer el cronograma de desgravación de todos los recargos establecidos por concepto de Salvaguardia por Balanza de Pagos, que se aplicará en los porcentajes y en las fechas indicadas a continuación, a todas las sub-partidas sujetas a esta medida.

Tabla Nº 20. Resoluciones del año 2010 a la partida arancelaria de vehículos mes de marzo

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 555	04/03/10	Suplemento 2 R.O. 152	17/03/10	445	258	17/08/10
Resolución 560	04/03/10	185	04/05/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

Resolución 555, reemplazar el artículo 2 de la Resolución No. 542 del COMEXI de 28 de enero de 2010.

Resolución 560, encomendar al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración realizar, inmediatamente, las gestiones necesarias para la protocolización en la ALADI, de los resultados del proceso de negociación con la República de Paraguay.

Tabla Nº 21. Resoluciones del año 2010 a la partida arancelaria de vehículos mes de mayo

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 564	20/05/10	2do. Suplemento R.O. 203	31/05/10	375	S. 206	03/06/10
Resolución 565	27/05/10	214	15/06/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 566	28/05/10	210	09/06/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 567				ANULADA POR RESOLUCIÓN 594		
Resolución 568	25/05/10	226	01/07/10	438	255	11/08/10

Resolución 564, reformar el Anexo I de la Resolución No. 464 del COMEXI.

Resolución 565, negar a la empresa CRILAMYT S.A., la solicitud de aplicación de la medida de salvaguardia provisional a las importaciones de parabrisas clasificados en la sub-partida NANDINA 7007.21.00.

Resolución 566, reducir en un 30% adicional todos los recargos arancelarios establecidos por concepto de salvaguardia por Balanza de Pagos, impuestos a partir de la Resolución 466 del COMEXI y sus posteriores modificaciones.

Resolución 567, reformar el Arancel Nacional de Importaciones vigente, modificando las tarifas arancelarias de las sub-partidas que clasifican a los vehículos de importación.

Resolución 568, Artículo Único.- Emitir dictamen favorable para reformar el Anexo 1 del Decreto Ejecutivo 592, publicado en el Suplemento al Registro Oficial 191 de 15 de octubre de 2007, en los siguientes términos: (REFORMA ARANCEL NEUMÁTICOS).

Tabla N° 22. Resoluciones del año 2010 a la partida arancelaria de vehículos mes de julio

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 576	14/07/10	Suplemento 247	31/07/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 580	22/07/10	Suplemento 243	26/07/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 581	22/07/10	Suplemento 252	06/08/10	445	258	17/08/10

Resolución 576, encomendar al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración, inicie negociaciones tendientes a la suscripción de Acuerdos de Promoción de Relaciones Comerciales, Económicas, Industriales y de Cooperación con las Repúblicas de Líbano, Turquía, Árabe de Siria y el Estado de Qatar, en base al principio de beneficio mutuo y de manera compatible con la Constitución de la República del Ecuador y el Plan Nacional del Buen Vivir.

Resolución 580, reducir en un 30% adicional a todos los recargos arancelarios así como los cupos establecidos por concepto de Salvaguardia de Balanza de Pagos impuestos mediante Resolución No. 466 del COMEXI y sus posteriores modificaciones.

Resolución 581, emitir criterio favorable para reemplazar el artículo 5 del Decreto Ejecutivo No. 636 de 17 de septiembre de 2007, publicado en el Registro Oficial No. 193 de 18 de octubre de 2007.

Tabla N° 23. Resoluciones del año 2010 a la partida arancelaria de vehículos mes de agosto

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 583	19/08/10	282	20/09/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

Resolución 583, emitir dictamen favorable para la importación de 35.000 unidades de carcasas de llantas usadas clasificadas en la sub-partida 4012.20.00.00 – neumáticos (llantas neumáticas) usados.

Tabla Nº 24. Resoluciones del año 2010 a la partida arancelaria de vehículos mes de septiembre

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 587	16/09/10	R.O. 297	11/10/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA
Resolución 588	16/09/10	R.O. 294	06/10/10	497	S. 302	18/10/10
Resolución 593	30/09/10	R.O. 325	22/11/10	572	344	20/12/10

Resolución 587, ARTICULO UNO.- Aplicar una medida de salvaguardia definitiva, por un periodo de tres años calendario, consistente en el establecimiento de un derecho específico de USD 12.72 adicional al arancel vigente para las importaciones de parabrisas, clasificados en la sub-partida NANDINA 7007.21.00 00 del Arancel Nacional de importaciones, independientemente de donde procedan.

Resolución 588, Artículo Único: Reformar el Artículo 1 de la Resolución No. 564 de 20 de mayo de 2010 del COMEXI, en los términos siguientes:

Resolución 593, reformar la Resolución No. 568 de 25 de mayo de 2010, publicada en el Registro Oficial No, 226 del 1 de julio de 2010.

Tabla Nº 25. Resoluciones del año 2010 a la partida arancelaria de vehículos mes de octubre

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 594	30/10/10	R.O. 325	22/11/10	No requiere Decreto Ejecutivo para su vigencia	NA	NA

Resolución 594, dejar sin efecto la Resolución 567 de 28 de mayo de 2010.

Tabla Nº 26. Resoluciones del año 2010 a la partida arancelaria de vehículos mes de noviembre

Materia	Fecha	R.O.	Fecha Registro	Decreto	R.O. (Decreto)	Fecha Registro (Decreto)
Resolución 599	26/11/10	352	30/12/10	D.E. 609	359	10/01/11
Resolución 604	26/11/10	361	12/01/11	D.E. 615	361	12/01/11

Resolución 599, emitir dictamen favorable para diferir a 0% la importación de 8.896 llantas bajo la sub-partida arancelaria 4011.20.10.00 (Cámara Nacional de Transporte Pesado del Ecuador).

Resolución 604, emitir dictamen favorable para reformar el Anexo I del Arancel Nacional de Importaciones del Ecuador expedido mediante Decreto Ejecutivo 592